

maritiem tijdschrift
nr. 305 - juni 2013



revue maritime
nr. 305 - juin 2013

NEPTUNUS

17 eeuwen zoeken naar de lengtegraad

Armements de navires au XXème siècle

Godetia maakt schoon schip

Les étranges destins de l'U-31

Navy Days op 6 en 7 juli

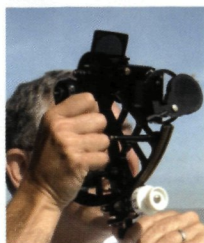


DÉFENSIE
LA DÉFENSE

.be



maritiem tijdschrift van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine revue maritime de l'association d'Entraide de la Marine



nr. 305 - juni/juin 2013

coverfoto / photo de couverture:
Franky Bruneel

directeur:

Marc Ectors

verantwoordelijke uitgever / éditeur responsable:

Edwin Vanden Haute

hoofdredacteur / rédacteur en chef:

Franky Bruneel

lay-out / mis en page:

Johan Leye

vormgeving / concept:

Alain Coupé

medewerkers aan dit nummer:

collaborateurs à cette édition:

Concetto Bandinelli, André Delporte (†), Henri Rogie, Joris Surmont, Freddy Philips, Greet Ryon, Henri Drago, Henk Maene, Nicolas Lange, Jacques Boesmans, Yves Swertvaegher, Jorn Urbain, Michel Verheyden, Claude Bultot, Daniël Orban en Louis Van Cant

contact redactie:

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

tel. +32(0)50/55.82.12

e-mail/courriel: neptunus.marine@mil.be

Neptunus is confessioneel en politiek onafhankelijk. De artikelen worden gepubliceerd onder verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of gekopieerd zonder toestemming van de uitgever.

Neptunus est libre de toute attache politique ou confessionnelle. Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine. Aucun article ne peut être reproduit ou copié sans autorisation de l'éditeur.

ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Zeebrugge

inhoud / contenu :

01: voorwoord/éditorial

02: Godetia maakt schoon schip

06: Show the Flag

08: De lengtebepaling: relaas van 17 eeuwen durende zoektocht

14: J.C. Vanbostal blikt terug op 15 jaar hoofdredacteurschap

17: Met pensioen / à la retraite - Overlijdens / Décès

18: Armements Ostendais et à Nieuport au XXème siècle

30: Maritieme staalindustrie in de lift

32: Navy Days 2013 op 6 en 7 juli

34: Les étranger destins de l'U-31

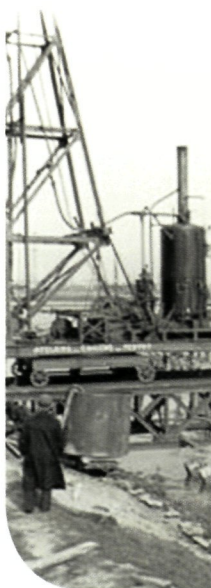
38: State of the Belgische Zeevaartbond - BZB

42: Retour d'expérience : Projet EU MARSIC

46: Info Marine

54: Boeken

56: Leden weldoeners / Membres bienfaiteurs



verkoop & abonnementen

vente & abonnements

prijs per nummer / Prix par numéro: 6,00 euro
jaarabonnementen:

- gewoon lid - membre ordinaire: 17,00 euro
- beschermend lid - membre protecteur: 19,50 euro
- weldoend lid - membre bienfaiteur: 24,50 euro
- erelid - membre d'honneur: 37,00 euro
- abonnement buitenland/étranger: 33,00 euro

te storten op rekening / a verser au compte:

IBAN: BE66 5512 7313 0043 Belfius Bank

BIC: GKCCBEBB

van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine /

de l'association d'Entraide de la Marine

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

voorwoord / éditorial

Beste lezers,

Meer dan een halve eeuw geleden, in januari 1952, zag het tijdschrift *Neptunus* het daglicht als scheepsjournaal van de mijnenveger-escorteur M901 Georges Lecointe. Dit lovenswaardig scheepsinitiatief kreeg al snel weerklink in de rest van de toenmalige Zeemacht en groeide uit tot het 'Blad van de Zeemacht'. Dankzij de enthousiaste inspanningen kan *Neptunus* vandaag terecht worden beschouwd als een gevestigde waarde binnen de familie van de Belgische maritieme tijdschriften.

Hoewel we vandaag leven in een digitaal informatietijdperk waarbij talrijke media ons overrompelen met een ware tsunami aan informatie, blijft er een rol weggelegd voor een specifiek tijdschrift dat op een aantrekkelijke en toegankelijke wijze het maritieme gedachtegoed wil uitdragen. *Neptunus* richt zich in de eerste plaats op het informeren van het eigen marinepersoneel, waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar het onderhouden van de band met onze oudgedienden. Daarnaast wil *Neptunus* voortaan ook een kanaal zijn waardoor

geïnteresseerde buitenstaanders een zicht krijgen op de fascinerende wereld van de Marine en de maritieme omgeving.

Om deze doelstelling te realiseren, achtte het redactiecomité de tijd rijp om het tijdschrift geleidelijk aan een nieuw elan te geven en dit zowel qua inhoud als vorm.

Met deze editie van *Neptunus* heeft het blad al een facelift gekregen op het vlak van layout en grafische afwerking. Op inhoudelijk vlak zal er in de toekomst worden gewerkt rond een vijftal vaste rubrieken. Zoals in het verleden het geval was, zal u zich verder kunnen verdiepen in artikels over de historiek en de tradities van onze Marine. Trouw aan de opzet van de grondleggers van het blad blijft *Neptunus* u ook informeren over wat er vandaag reilt en zeilt in onze Marine. Nieuw is de achtergrond en duiding die we zullen brengen over actuele internationale en strategische maritieme thema's. Tevens zal er aandacht uitgaan naar informatie over de ruimere maritieme wereld om ons heen. Ten slotte zal *Neptunus* u nog steeds verder



op de hoogte houden over de marinecollega's die de pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt of die helaas zijn komen te overlijden.

Ik hoop van harte dat deze vormelijke en inhoudelijke metamorfose u als lezer zal weten te bekoren, en wens u alvast veel leesgenot.

*Vice-admiraal Marc Ectors
Directeur Neptunus*

Chers lecteurs,

Il y a plus d'un demi-siècle, plus précisément en janvier 1952, la revue 'Neptunus' vit le jour comme journal de bord du dragueur-escorteur M901 Georges Lecointe. Cette louable initiative au niveau d'un navire fut tellement bien accueillie à la Force Navale de l'époque que ce journal devint rapidement la 'Revue de la Force Navale'. Grâce aux efforts enthousiastes de ses collaborateurs *Neptunus* peut être considéré aujourd'hui, à raison, comme une valeur sûre dans la famille des revues maritimes belges.

Bien que nous vivions à une époque où grâce à la technologie digitale nous sommes submergés par un tsunami d'informations, il n'en reste pas moins qu'une revue spécifique, qui propage les idées maritimes d'une façon agréable et accessible, mérite une place dans cette multitude de médias à laquelle nous sommes confrontés. *Neptunus* a pour

but principal d'informer le personnel de la Marine, sans oublier bien entendu le contact avec les anciens. Mais en plus notre revue se propose également de diffuser dans le grand public une vue unique sur le monde fascinant de la Marine et du milieu maritime.

Pour réaliser cet objectif, le comité de rédaction a estimé qu'il était temps de donner un nouvel élan à la revue, et ce tant en ce qui concerne le contenu que la forme. A ce sujet vous verrez que la présente édition de *Neptunus* a fait peau neuve sur le plan de la mise en pages et de la présentation graphique. Sur le plan du contenu, *Neptunus* comprendra dorénavant environ cinq rubriques permanentes. Comme par le passé nous continuerons à vous donner des articles sur l'historique et les traditions de notre Marine. Fidèle au but de ses fondateurs, *Neptunus* continuera à vous tenir au courant des faits et gestes

de notre Marine. Dorénavant nous traiterons également des thèmes actuels de politique internationale et de stratégie maritime. En plus nous ne manquerons pas de prêter attention au monde maritime en général. Enfin *Neptunus* continuera à vous informer des départs à la retraite ou des décès des collègues de la Marine.

J'espère de tout cœur, chers lecteurs, que cette métamorphose tant du fond que de la forme sera favorablement accueillie par vous tous et je vous souhaite une lecture agréable.

*Vice-amiral Marc Ectors
Directeur Neptunus*



foto: Daniël Orban

Godetia maakt schoon schip

Piraterij is niet alleen langs de Somalische kust een bekend fenomeen. Ook aan de westkant van het zwarte continent, langs de Golf van Guinee, overvallen bendes met snelle bootjes voorbijvarende schepen of maken zich schuldig aan illegale handel. Het risico dat ze dit met hun leven moeten bekopen, is reëel. Het commando- en logistiek steunschip Godetia helpt sinds 2010 Afrikaanse rekruten op te leiden om die illegale praktijken te bestrijden.

Golf van Guinee - Al jaren heeft West-Afrika te kampen met een toenemende golf van piraterij en andere illegale activiteiten die de stabiliteit en de economie van de regio in

gevaar brengen: illegale visvangst, mensen- en wapensmokkel, drugshandel en oliediefstal. *“Aan de oostkust zijn de Somalische piraten vooral geïnteresseerd in geld. Ze ontvoeren personen of kapen een schip in ruil voor losgeld”,* verklaart korvetkapitein Marino De Meester, coördinatieofficier op de Godetia. *“Hier in de Golf van Guinee is het echter een ander verhaal: wanneer een aangevallen matroos weerstand biedt, executeren de piraten hem zonder scrupules. Daarna gaan ze er vandoor met de lading en de olie.”*

Een mensenleven is niet in waarde te schatten, maar de financiële verliezen wel en die lopen al gauw op tot enkele honderden miljoenen euro's. In deze regio lopen



koopvaardij schepen dus een veel groter risico dan in Somalië. Dit heeft verschillende landen van het noordelijk halfrond ertoe aangezet hun krachten te bundelen en samen opleidingen te ontwikkelen. Ze willen op die manier de capaciteit van de Afrikaanse marine in de regio verbeteren. België werkt in dit kader hoofdzakelijk samen met de US Navy binnen het trainingsprogramma *Africa Partnership Station* (APS).

Drie maanden om het verschil te maken

De Godetia vertrok op 5 februari met zo'n tachtig bemanningsleden vanuit Zeebrugge. APS 2013 beslaat meerdere fasen. In de eerste fase trainen ze hun marinecollega's uit diverse Afrikaanse landen tijdens de oefening Obangame Express, in de buurt van Kameroen. Tijdens die trainingsmissie krijgt het Belgische schip een internationale staf aan boord met acht officieren uit Kameroen, Sao Tomé, Gabon, Ghana, Nigeria en de Republiek Congo. De Godetia speelt tijdens die fase ook de rol van verdacht schip. Zo kunnen de Afrikaanse militairen die cursus krijgen van acht Amerikaanse Navy Seals het schip praaieren of aanroepen.

"De APS is ontstaan uit een Amerikaans initiatief en wij zorgen voor ondersteuning", aldus Marino De Meester. "De Verenigde Staten hebben België gevraagd om zich te concentreren op de Franstalige Afrikaanse landen zoals Togo, Benin, Kameroen, Gabon en de Republiek Congo." Van 4 tot 22 maart neemt de bemanning van de Godetia in Libreville dan ook een twintigtal strijdkrachten uit Gabon en Congo onder zijn hoede voor een APS-missie. "Er zijn officieren, onderofficieren en matrozen", benadrukt Marino De Meester. "En er zijn ook technici bij, en personeel van de marine-infanterie. De loopbaan van die militairen loopt sterk uiteen en de opleiding is dan ook heel algemeen: van de veiligheid aan boord tot de opsporing en bestrijding van de illegale praktijken op zee."

Internationale pool van instructeurs

De lessen 's ochtends gaan bijvoorbeeld over de theorie van brandbestrijding. De deelnemers leren met welke



foto: Daniël Orban

middelen ze een vuur moeten doven. De praktijk volgt in de namiddag. De Belgische, Amerikaanse en Nederlandse instructeurs brengen hen de basiskennis bij voor een patrouilleoefening op zee of de binnenwateren: troepenbescherming, technieken gevechtsschieten, eerste hulp, een schip praaieren, snelle verplaatsingen in een zodiac, brandbestrijding aan boord, lijf-aan-lijfgevecht, basiscursus Engels, enzovoort. Ook de beginselen van het zeemanschap, zoals scheepsknopen, krijgen een plaatsje op de goedgevulde agenda van de Afrikaanse militairen. Op het achterdek, waar de helikopter staat, geven eerste sergeant-majoor

Deschaumes en sergeant Pirenne geduldig wapenonderricht met behulp van de FNC's van de Godetia. *"Wij brengen hen iets essentieels bij: veiligheid", merkt Jean-Luc Pirenne, schietinstructeur met ruime Afrikaervaring, meteen op. "Voor hen zijn onze schiettechnieken volledig nieuw. Zij hebben namelijk andere opvattingen over veiligheid. Daarna gaan we over tot de MOUT-technieken (militaire operaties in bebouwde omgeving) en de technieken om een schip te praaieren, aan boord te gaan en de cabines te inspecteren."* Door hen meer verantwoordelijkheid te geven worden de stagiairs zelfzekerder. *"Ze zullen ook professioneler overkomen*



foto: Daniël Orban



foto: Daniël Orban

wanneer ze te maken krijgen met een onbekend schip. Als er dan een probleem opduikt, zijn ze beter in staat om gepast te reageren met hun wapen", verzekert paracommando Pirenne.

Kennisoverdracht en solidariteit

Na afloop van hun opleiding zullen Jean-Bruno, Hugues-Claude, Neal, Royal, Firmin en de anderen de nodige basiskennis hebben verworven om veiliger op lokale en internationale wateren te kunnen varen. "Zodra we weer thuis zijn, zullen we onze nieuwe kennis moeten doorgeven aan onze collega's", vertelt Hugues-Claude van de Congolese strijdkrachten. "We zijn hier om zelf te leren en dat vervolgens te onderrichten.

Als wij onze kennis niet doorgeven, houden we de evolutie en de vernieuwing van onze zeestrijdkrachten tegen." Want die marines zijn beginnen samenwerken en worden opnieuw uitgerust om beter het hoofd te bieden aan de steeds ernstigere bedreigingen in de Golf van Guinee. "De zeemachten van verschillende landen hebben samen oefeningen georganiseerd, een heel positieve ontwikkeling voor de regio", besluit commandant De Meester. In 2009 waren er nog veertig aanvallen door piraten, waarbij zes doden vielen in de regio rond Kameroen, Gabon, Equatoriaal-Guinea en Sao Tomé. In 2012 werd er geen enkele aanval meer gemeld, maar in 2013 is er helaas opnieuw één persoon overleden. Die sterke daling in criminaliteit moet de

West-Afrikaanse marines motiveren om hun inspanningen vol te houden en om te anticiperen op een dreiging die zich heel snel kan aanpassen of opduiken. De Europeanen en Amerikanen helpen die landen om de gevolgen van criminele activiteiten aan te pakken. Anders riskeren hun zeeën en havens ook een broeihaard van piraterij te worden, zoals rond de Hoorn van Afrika.

Hoop doet leven

"Deze opleiding is doorslaggevend", onderstreept commandant De Meester. "Ik heb in 2011 de Congolese leerlingen van 2010 teruggezien. Zij zijn tweede commandant geworden op hun patrouilleboten. Hun land heeft vier patrouilleboten van Chinese makelij aangekocht. Die nieuw aangekochte boten werden in zes (!) maanden tijd geassembleerd en berusten weliswaar op een technologie uit de jaren zeventig, maar dat volstaat ruimschoots voor de dagelijkse behoeften. De bemanningen volgden een opleiding van een jaar in China, in het Frans!" Sindsdien merken de verantwoordelijken van het APS-programma een enorme vooruitgang: in 2010 was er in de regio nauwelijks een marine met operationele schepen. Vandaag hebben de meeste zeestrijdkrachten hun eigen patrouilleboten en semaforen (n.v.d.r.: seintorens) om de kusten op afstand te bewaken. "Zodra zij onderling met elkaar verbonden zijn, zal er continue bewaking zijn."

"In Benin is de nieuwe Defensiechef een admiraal", besluit commandant De Meester. "Dat is een erg krachtig signaal! In een regio waar alle grote militaire chefs uit de landmacht komen, krijgt de marine opnieuw een belangrijke rol door een admiraal tot Defensiehoofd te benoemen." De piraten en andere smokkelaars in de Golf van Guinee kunnen zich maar beter gedeisd houden!

Concetto Bandinelli



Commandanten De Meester (verantwoordelijke APS-programma) en Desanghere (Godetia) overhandigen de cursisten hun diploma aan het einde van hun opleiding. (foto: Daniël Orban)



foto: Daniël Orban



foto: Daniël Orban

Show the flag

Een drie maanden durende missie heeft talrijke facetten. Naast de opleidingsoperatie APS (African Partnership Station) staat het imago van een schip, zijn bemanning en zijn acties op het spel. Het menselijke, zeg maar humanitaire karakter van de opdracht is tastbaar aanwezig en op het traject volgen de liefdadigheidsactiviteiten elkaar op.

Boma (D.R. Congo) - Iets na 13 uur vaart de Godetia langzaam de haven van Boma binnen, na een doortocht over de Congorivier. Het is warm en de lucht is vochtig. Het eredetachment van de Congolese marine gaat perfect in het gelid staan op een oude spoorweg die daar decennia eerder werd aangelegd. De kade is bedekt met grind waarin zich sporen hebben gevormd. Onder drie naast elkaar geplaatste priëlen genieten de lokale gezagsdragers van de schaduw. Het zweet parelt op de hoofden en de in het wit geklede muzikanten van de fanfare verzorgen een spektakel dat vrolijker wordt naarmate het schip nadert. Zo wordt de Godetia in Boma onthaald, met aan boord levensnoodzakelijke goederen voor diverse ziekenhuizen in Neder-Congo.

Wanneer de loopbrug is aangebracht, gaat een deel van de bemanning aan wal. *"Bij ons vertrek uit Zeebrugge hadden we*

230 kubieke meter aan humanitaire hulpgoederen aan boord", vertelt korvetkapitein Luc Desanghere, de commandant van het schip. "Dat is meer dan dertig ton. Wij hebben al 35 kubieke meter geleverd in Banjul (Gambia), waar de mensen het sanitair materiaal enthousiast in ontvangst namen. Onze 145 kubieke meter voor Boma bestaat uit een grote verscheidenheid aan goederen: van een generator en printers tot nieuwe ziekenhuisapparatuur."

Namen en Leuven aan de poorten van Boma

Aan de kade in Boma is ook Rachel Maluta aanwezig. Als algemeen secretaris van de Namense vzw Amitié staat zij in voor de ontvangst van de goederen en de overhandiging ervan aan de bestemmingen. *"Het OCMW-rusthuis van Namen schonk lakens en dekens. Heel wat particulieren leverden een bijdrage. Wij ontvingen toiletstoelen en ziekenhuiskleren voor de patiënten. De mensen hebben zelfs samengelegd voor mijn vliegtuigticket naar Boma... en de Belgische marine heeft alles kosteloos verscheept. Ik kan hen niet genoeg bedanken!"*

Andere milde schenkers zijn het Saint-Luc-ziekenhuis van Bouge, het Ziekenhuis Zonder Grenzen uit Namen, de Broeders van Liefde van Gent en de Katholieke Universiteit Leuven. Zij stuurden lakens, bedden, matrassen, bureaus, consultatietafels voor artsen, wasmachines, computers, fotokopieerapparaten,



foto: Daniël Orban

enzovoort. In Boma is de Clinique Notre-Dame de la Miséricorde de belangrijkste bestemming. *“Deze humanitaire hulp is een grote steun in de rug voor onze bevolking”*, verklaart dokter Laurent Kiphunda, directeur en eigenaar van het ziekenhuis. *“Onze instelling is een bouwwerf. Er ontbreekt nog veel. We hebben 25 bedden voor evenveel ouderlingen. Met deze steun kunnen wij het comfort en de behandeling van onze patiënten verbeteren.”* Ook dokter Paul Bungiema uit Matadi, 130 km meer naar het oosten langs de rivier, is tevreden: *“Die vrachtwagens vol materiaal geven ons weer hoop.”*

Defensiediplomatie

Defensie tracht met dit soort actie een beeld van vrede en stabiliteit uit te dragen, over heel de wereld maar toch vooral in achtergestelde of in moeilijkheden verkerende gebieden. De aankomst van de Belgisch wimpel in het buitenland is synoniem voor diplomatie. Het is ook een gelegenheid om de Belgische ambassadeur en de militaire attaché op post te ontmoeten. De commandant van de Godetia is niet van de regel afgeweken en ontving ambassadeur Michel Lastschenko

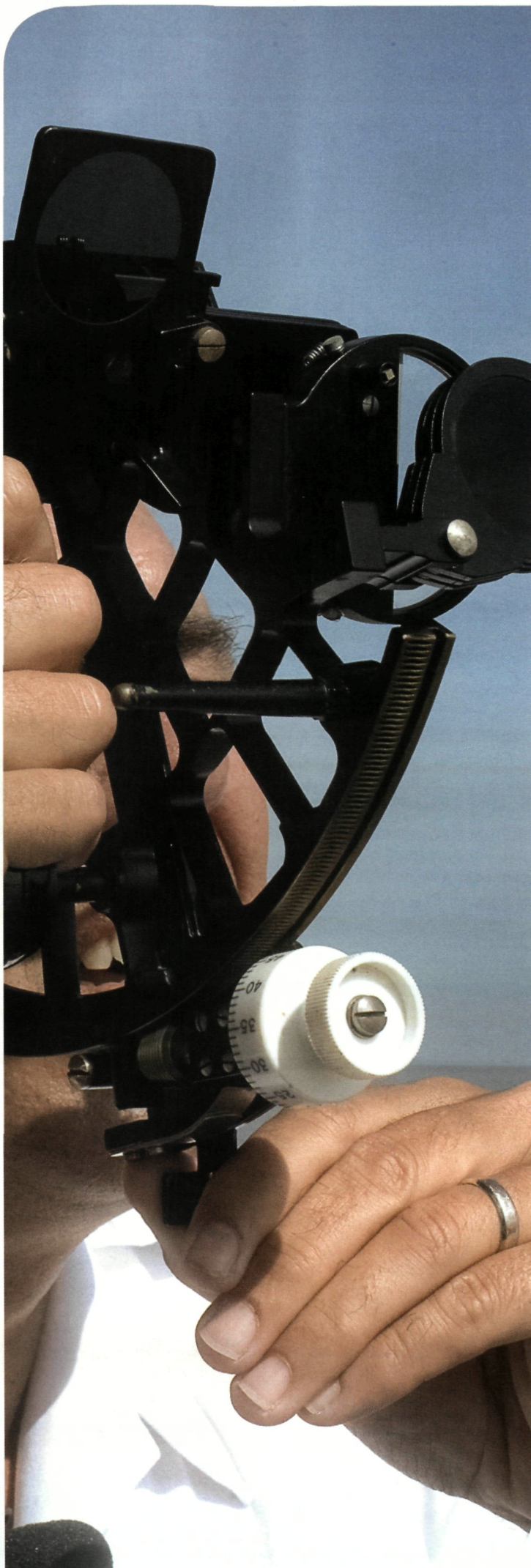
en kolonel Philippe Dasseville, samen met hun echtgenotes. Omdat er ook Congolese burgerlijke en militaire gezagsdragers aan die ontmoetingen deelnemen, kunnen ze op die manier contacten leggen en banden smeden. Het zijn allemaal gelegenheden om de samenwerkingsakkoorden tussen België

en de Democratische Republiek Congo te handhaven of te ontwikkelen.

Concetto Bandinelli



foto: Daniël Orban



De lengtebepaling

relaas van een zeventien eeuw
durende zoektocht

Van oudsher hebben zeelieden getracht om de oceanen te verkennen. Maar de plaatsbepaling op zee, ver buiten het zicht van de kust, vereiste haar eigen methode op basis van lengte en breedte. Het bepalen van de breedtegraad stelde geen problemen. Voor de lengtegraad daarentegen, kwam eerst slechts tijdens de verlichting een afdoende oplossing. Voordien moest men de lengte gissen en samen met de onbetrouwbare zeekaarten zorgde dit voor een ontiegelijk aantal schipbreuken.

Zeventien eeuwen lang zullen wetenschappers alles in het werk stellen om het probleem van de lengte vanuit diverse invalshoeken aan te pakken.

Wat de oude volkeren ertoe dreef om zich op volle zee ver van de kust te wagen, zonder te weten wat hun daar te wachten stond, laat zich slechts raden. Was het de noodzaak om handel te drijven of een neiging tot avontuur en veroveringsdrang?

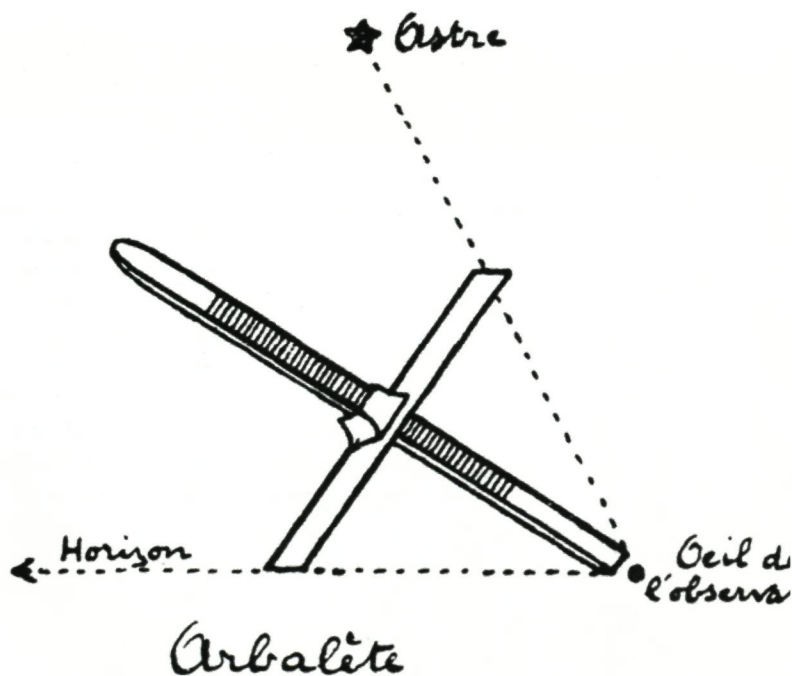
Hadden de Feniciërs niet reeds vaste routes naar Cyprus, Noord-Afrika en Spanje waar zij purper, glas en slaven verhandelden? Naar verluidt voeren ze zelfs langs de Afrikaanse kust tot Kaap de Goede Hoop. Ook de Chaldeërs, die omstreeks 2500 v.o.t. in het gebied van Eufraat en Tigris woonden, bedreven de zeevaart en hadden uitgebreide kennis van astronomie. Aan hen danken wij het zestigtalig stelsel met graden, minuten en seconden. De gelijkzijdige driehoek, een geliefd tegelmotief in hun architectuur, is de norm geweest voor de eenheid van een hoek; het aantal gewrichten en kootjes van de vingers van beide handen voor de onderverdeling. Ook vandaag nog hanteert de zeeman dit stelsel voor zijn nautische berekeningen.

Wiskunde als basis

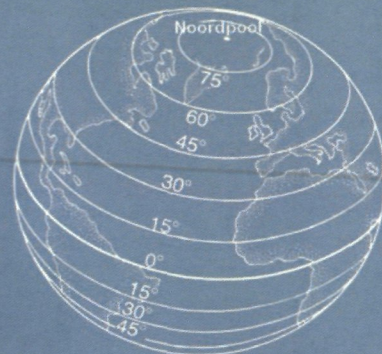
Dankzij de veroveringsdrang van Alexander de Grote kregen Griekse geleerden toegang tot de wiskundige kennis van de Chaldeeën en borduurden daar op voort. Erasthenes, die omstreeks 250 v.o.t. leefde, kende de bolvorm van de aarde en berekende haar omtrek tot op bijna 1 % nauwkeurig. Hij bepaalde tevens de hoek tussen de ecliptica en de evenaar ($23^{\circ} 30'$) en voerde het begrip 'lengte' en 'breedte' in. Maar in de middeleeuwen zouden de opvattingen van Aristoteles als de volmaakte wijsheid gelden. Daarom heeft het, na Erasthenes nog 17 eeuwen geduurd – lang na de ontdekkingen van Copernicus, Kepler en Tycho Brahe – totdat de zeeman het nut inzag van de nautische meetkunde. Vertrekkende van de regelmaat van de beweging van sterren en planeten kon de navigator rekenen en dus voorspellen. Na zich gedurende duizenden jaren alleen op de sterren georiënteerd te hebben, bleek het mogelijk om aan plaatsbepaling te doen, althans wat de breedtegraad betrof. Aanvankelijk werd voor de hoekmeting tussen kim en hemellichaam een astrolabium en een Jakobsstaf gebruikt en later een octant of een sextant.

De lengtebepaling bleef een moeilijk vraagstuk. De zeeman, destijds van nature conservatief, accepteerde de vooruitgang langzaam. Gehinderd door een gebrek aan kennis van de wiskunde kon hij de vrij moeilijke berekeningen voor een zon- of sterbestek niet aan. De afkeer van mathematische berekeningen verhinderde ook de ontwikkeling van de nautische vorming. Vooreerst na de introductie van Simon Stevin (1548-1620) gepubliceerde nautische en wiskundige verhandelingen: Van den Hemelloop – Wiskundige Gedachten – Van de Zeylstreken, pasten de zeevaartscholen de opleiding van stuurlieden aan.

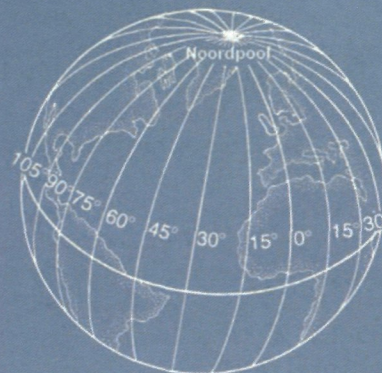
De verkenning van de open zee noopte tot een systeem van plaatsbepaling op basis van lengte en breedte. Vooral de bepaling van de lengtegraad verliep problematisch en het duurde tot medio de achttiende eeuw vooraleer er een oplossing kwam.



de Jakobsstaf



De breedtegraad t.o.v. de evenaar



lengtegraad t.o.v. de meridiaan van Greenwich

Veranderingen in oostelijke of westelijke richting van een waarnemer zorgen niet voor een verandering van de hoogte van een hemellichaam boven de kim. Voor waarnemers op dezelfde breedte maar op een verschillende lengte, doorlopen sterren dezelfde schijnbare dagelijkse beweging maar op een ander tijdstip afhankelijk van de lengte. Doordat de aarde in 24 uur om haar as draait kan de veranderde lengte voorgesteld worden door de tijd. Eén zonne-uur komt overeen met een lengteverandering van 15° . Het volstaat dus om het tijdstip te kennen van een referentie- of startpunt en daar de lokale tijd bij te tellen. De lokale tijd valt eenvoudig te bepalen met de zon. Bij volle middag staat de zon het hoogst in de meridiaan.

Wateruurwerken, zandlopers en de manen van Jupiter

De hegemonie ter zee, aanvankelijk in handen van de Portugese en Spaanse zeevaarders, werd door de Zeventien Nederlanden en Engeland in onderlinge wedijver betwist. In de tijd van Karel V vormde de zeevaart één van de sterkste pijlers van zijn rijk. Na de afscheuring van de Noordelijke Nederlanden zal de scheepvaart aldaar handel en visserij bevroeden en een periode van welvaart en rijkdom inluiden die bekend staat als de 'Gouden Eeuw'. Retourschepen voeren op Oost-Indië waar specerijen en kostbare overzeese producten geruimd werden tegen zilver en goud. Maar onnauwkeurigheden in het bepalen van de lengte stelden de Oost-Indiëvaarders voor enorme problemen. Na het rondenvan Kaap de Goede Hoop voeren zij oostwaarts richting Australië. Daarna moesten zij op het juiste moment een meer noordelijke koers sturen. Te vroeg van koers veranderen, zorgde voor een enorm tijdsverlies. Zo duurde de route langs Madagaskar om ruim een maand langer. Te laat opsturen bracht de schepen te dicht bij de verraderlijke klippen aan de Australische westkust.

De laatste aanlegplaats in Afrika liet toe om exact de meridiaan van de plaats te bepalen (en dus de referentietijd). Van dan af moesten de navigators de scheepsuurhoek bijhouden die doorlopen werd t.o.v. die referentie.

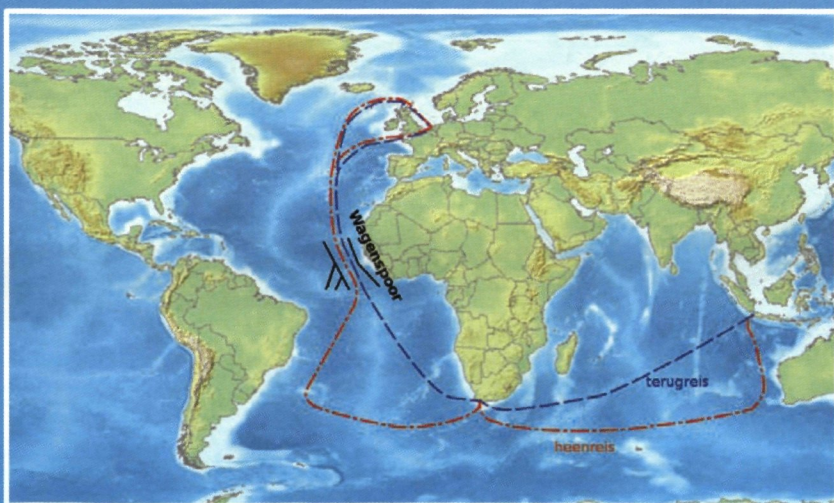
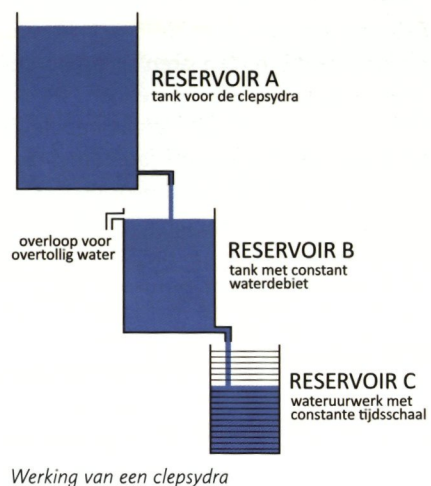
De lokale tijd volgde eenvoudig uit de waarneming van de zon; op volle middag

culmineert de zon immers in de meridiaan. De referentietijd werd bijgehouden met een zandloper, waarbij elke gecumuleerde tijdsfout van één minuut resulteerde in een afstandsfout van 15 zeemijl. Het hoeft geen betoog dat over wekenlange waarnemingen de afstandsfout, mede vanwege het continu laveren, ontoelaatbaar groot werd. Ongevallen bleven niet uit. Het bekendste zee-ongeval is wellicht dat met het VOC-schip Batavia dat in 1629 bij hoog water aan de grond liep op een rif bewesten Australië. De schipper en de opperkoopman zochten noodgedwongen met een zeilboot hulp in Batavia, het huidige Djakarta in Indonesië. De overige schipbreukelingen zetten voet aan land op een naburig eiland. Kort nadien ontstond muiterij en gingen de overlevenden elkaar te lijf. De VOC zond een reddingsoperatie uit, in een poging de lading te bergen. De muiters werden gevat en ter plekke opgeknoot en de zilveren en gouden staven via een duikerklok uit het wrak gelicht.

Een ander voorbeeld is dat van een eskader aangevoerd door commodore Anson aan boord van HMS Centurion. Na het rondenvan Kaap Hoorn na vier maand operaties waren er van de 500 bemanningsleden al 200 overleden t.g.v. scheurbuik. Van de resterende bemanning was het merendeel ziek. Anson besloot daarom koers te zetten naar het eiland Juan-Fernandez. Na berekening van zijn positie dacht hij zich ten westen van het eiland te bevinden.

In werkelijkheid bevond hij zich ten oosten, zodat hij richting Chili voer, toentertijd een Spaanse kolonie. Omdat Spanje en Engeland in oorlog waren, zag de gezagvoerder zich bij het zien van het continent verplicht rechtsomkeert te maken. Het eskader liep een vertraging op van elf dagen wat aan 70 opvarenden het leven kostte.

Het bijhouden aan boord van de tijd opgemeten op een bepaald start- of referentiepunt is wellicht de oudste methode voor de lengtebepaling. Het idee is afkomstig van Gemma Frisius, een Nederlandse geograaf, wiskundige en arts, die het beschreef in zijn publicatie uit 1530: *De Principiis astronomiae*. Omdat de toenmalige uurwerken ongeveer 15 minuten fout hadden per dag (het equivalent van 225 zeemijl op de evenaar) nam Gemma zijn toevlucht tot wateruurwerken (Clepsydra) en zandlopers.



Tijdens de doortocht naar Oost-Indië zochten de VOC-schepen de Zuid-Amerikaanse kust op vanwege de gunstige winden. Vanaf 1616 schreven de zeilaanwijzingen van de Heeren Zeventien (het management zeg maar) voor om na Kaap de Goede Hoop de constante westenwinden te gebruiken om pas ten zuiden van Straat Soenda een noordelijke koers te sturen. In de winter van het zuidelijk halfrond voeren de schepen onder de Australische kust langs. In de zuidelijke zomer hielden ze een ruimere afstand. Het aantal wrakken van VOC schepen aan de westkust van Australië is opvallend.

Van Galilei is bekend dat hij een methode bedacht gebruikmakend van de manen van Jupiter. Zijn benadering noodzaakte het gebruik van een astronomische kijker en was onbruikbaar aan boord van schepen. Een tijdlang werd gedacht om de lengte af te leiden uit het verschil tussen de richting van het magnetische noorden en het ware noorden. De richting van het ware noorden volgt uit de observatie van de Poolster, terwijl een kompasnaald naar het magnetische noorden wijst. De methode werd verlaten nadat bleek dat de magnetische polen niet symmetrisch lagen t.o.v. de aardas en ze zich langzaam verplaatsten. Bovendien waren op diverse plaatsen aardmagnetische anomalieën vastgesteld.

De klok van Huygens

Het is uiteindelijk Christiaan Huygens die de aanzet heeft gegeven aan de ontwikkeling van de nauwkeurige tijdmeting. Hij ontwikkelde het slingeruurwerk met een redelijke graad van perfectie door de slinger een harmonische gang te geven. Bewust van het belang van de tijdmeting voor de lengtebepaling getroostte hij zich grote inspanning om voor schepen een geschikt slingeruurwerk te ontwikkelen. De volgende passage uit zijn manuscript getuigt hiervan:

"Door dit middel van uyrwerken, al waeren die geensins soo perfect als se sijn, de lengden te meten, is altyds veel seeckerder als door gewone gissingh, want men siet dat door dese gissingh in twee of drij daeghen de stierluyden somtydts 10 of 12 mijlen misrekenen, daer een horloge als 't al 10 seconden daeghs miste, 't welck in dese wercken niet te vrezen is, soo soude het in 3 dagen ten hooghsten maer twee mijlen faute geven. Waer by noch komt, dat de stroomen noch het wraecken van 't schip, geen dwalingh en kan veroorsaecken."

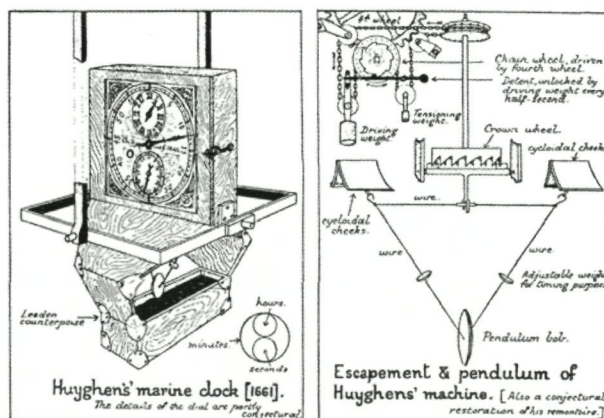
Ofschoon Huygens voor de beweging van het schip doelmatig compenseerde met behulp van cardanusringen en in het voorzien van een dubbele slinger, schijnt hij er zich niet van bewust te zijn geweest, dat resterende verticale versnellingskrachten de gang van zijn uurwerk ongunstig bleven beïnvloeden. De Oost-Indische compagnie ondernam reizen naar Kreta en naar Kaap de Goede Hoop om het uurwerk te beproeven. Dat de resultaten niet voldeden werd niet alleen veroorzaakt door de tekortkomingen aan zijn uurwerk maar ook door de grote fouten van de toenmalige kaarten. Punten van vertrek bezaten een andere lengtegraad dan aangegeven. Dit belet niet dat zijn basisidee betreffende een isochrone gang (isochroon of in gelijke tijd) van deze klokken correct was en ook vandaag nog gebruikt wordt in kwarts- en atoomklokken.

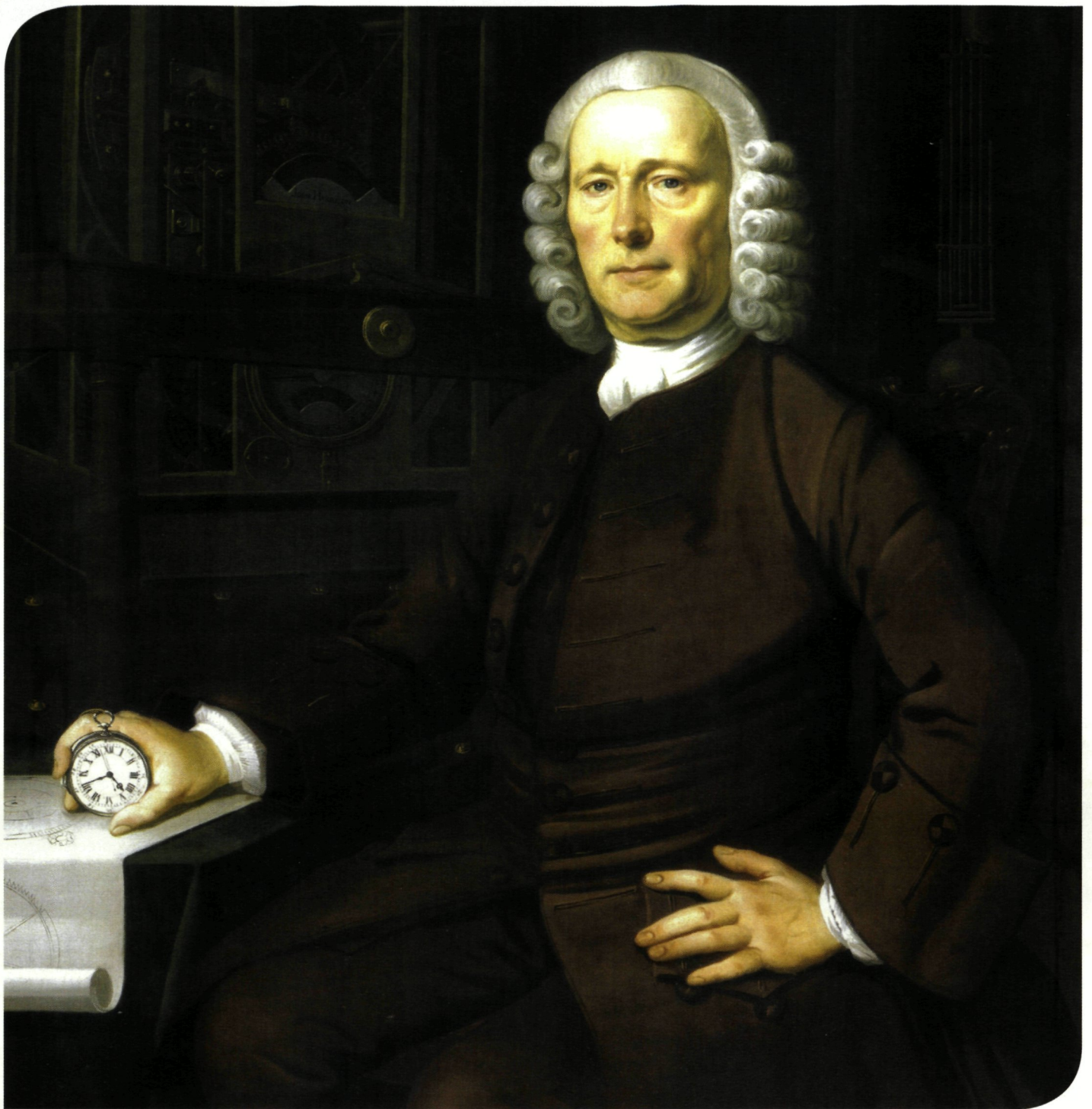
Na de pogingen van Huygens zouden nog circa honderd jaren verlopen vooraleer de tijdmeting een bruikbare nauwkeurigheid kreeg. Zoals gewoonlijk in onze maatschappij was een ramp daartoe de directe aanleiding. 'Admiral of the Fleet' Sir Cloudisley Shovel, die op 30 september 1707 met een vloot van 21 schepen uit Kaap Spartel (Marokko) naar Engeland vertrok, liep op 22 oktober in de duisternis met zes schepen op de rotsen van de Scilly eilanden (Britse zuid-westkust).



Christiaan Huygens (illustratie: 'Time & Navigation')

Vier oorlogsbodems zijn met man en muis vergaan. In totaal lieten 2000 manschappen het leven, waaronder de admiraal. De ramp gaf aanleiding tot twee maatregelen. Vooreerst een hernieuwing van de opmeting van de Britse eilanden, waarvan sommige, o.a. de Scillies, fout op de kaart stonden en vervolgens de instelling van de 'Board of Longitude', een commissie waar Newton en Halley deel van uitmaakten. In 1714 stelde de Engelse regering een prijs van £ 20.000 in voor diegene die een methode voor lengtebepaling zou vinden met een nauwkeurigheid van een halve graad (of 30 zeemijl, equivalent voor 2 minuten in tijd) tussen een uit- en thuisreis naar West-Indië (Caraïben) vanuit Engeland. Een vergelijkbaar initiatief was al in de zestiende eeuw, tijdens het bewind van de Spaanse koning Philips III, ingesteld maar behoudens wat ideeën leverde dit niets op en werd de prijs niet uitgekeerd.



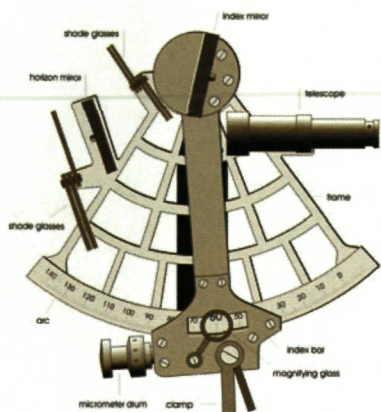


portret van John Harrison, geschilderd door Tomas King in 1767
(bron: *History of the Sailing Warship in the Maritime Art*)

Premiejagers

Wetenschapsjournaliste Dava Sobel geeft in haar schitterende boek 'Longitude' een overzicht van alle onwaarschijnlijke voorstellen die premiejagers aan The Board of Longitude voorlegden. De initiatieven van wetenschappers daarentegen waren dikwijls waardevol maar niet realiseerbaar in die tijd. Een ervan betrof het met tussenpozen genereren van een auditief tijdsein vanaf een referentiepositie. Dit systeem gebruiken wij vandaag, omdat we de tijd met grote nauwkeurigheid meten en dankzij draadloze communicatie overal ter wereld GMT (Greenwich Mean Time) tijdseinen kunnen ontvangen. De toenmalige uurwerken waren ongeschikt, omdat hun gang wijzigde met het klimaat en de zwaartekracht als gevolg van de verandering in breedte.

De Brit John Harrison, een schrijnwerker en autodidact gefascineerd door de fysica, aanvaardde de uitdaging en construeerde vijf uurwerken, waarvan de vierde in 1764 de proef met glans doorstond. Na vijf maanden navigeren bleef de fout beperkt tot 40 seconden. Zijn scheepschronometer maakte gebruik van speciale materialen en technieken die rekening hielden met veranderende vochtigheid en temperatuur. Harrisons uitvinding is enerzijds het resultaat van de inventiviteit en de volharding van de man, maar weerspiegelt anderzijds tientallen jaren van frustratie veroorzaakt door na-ijver, jaloezie en tegenwerking. Slechts na de persoonlijke tussenkomst van koning George III kreeg Harrison in 1765 de prijs daadwerkelijk uitbetaald.



de sextant (illustratie: Joaquim Alves Gaspar)

Eerder had de Parijse académie des sciences vanaf 1720 onverrichterzake de chronometer van horlogemaker Sully getest. Zijn landgenoot Le Roy kwam nadien de eer toe om, dankzij een ingenieus ontwerp, een scheepschronometer op punt stellen waarvan de hedendaagse versie is afgeleid. Le Roy moest zich echter tevreden stellen met een medaille... De voornaamste mededinger voor de prijs was de astronoom Maskelyne die een methode bedacht op basis van waarnemingen van de maan en een ster. Deze astronomische lengtebepaling vereiste nauwkeurige nautische tafels met de efemeriden van de maan en de sterren. De methode hield de hoekmeting in tussen een ster en de maan m.b.v. een sextant, maar was zeer omslachtig en vereiste uiteraard een heldere hemel. Vandaar dat ze slechts als alternatief voor Harrisons maritieme chronometer werd gezien. Toch heeft deze methode uiteindelijk geleid tot het opstellen van tabellen van hemellichamen, de zogenaamde 'Nautical Tables', die tot op vandaag gebruikt worden. In de praktijk hebben elektronische navigatietoestellen sinds decennia de rol van plaatsbepalingsstelsel overgenomen.

Aan het begin van de zestiende eeuw volgt een periode van ontdekkingen van overzeese gebieden. Pas medio de achttiende eeuw, geheel in de geest van de ontluikende wetenschappen, zal de geniale autodidact Harrison een scheepschronometer ontwikkelen die voor een omwenteling zal zorgen in de maritieme geschiedenis.

De ontdekkingsreizen luidden de nieuwe tijd in en het toenemende belang van de scheepvaart vereiste een voldoende nauwkeurige plaatsbepaling. Ruim 17 eeuwen lang hebben befaamde wetenschappers vanaf de oudheid tot aan de verlichting gezocht naar een sluitende en praktische methode voor de lengtebepaling. Al die tijd hebben navigators te kampen gehad met grote fouten in het gegiste bestek en de dramatische gevolgen die daaruit voortvloeiden. Harrisons scheepschronometer bleek voor zeelui en ontdekkingsreizigers zoals James Cook uiteindelijk een instrument van onschatbare waarde.

De chronometer maakte het de Britse admiraliteit mogelijk om de navigatie in verre overzeese gebieden gedetailleerd

in kaart te brengen. Zo ook scheepte Fritzroy, de bevelvoerder van HMS Beagle, in 1831 zowaar tweeëntwintig scheepschronometers in t.b.v. astronomische observaties tijdens zijn driejaar durende wereldreis. Uitgerekend aan boord van HMS Beagle zal Charles Darwin aan de hand van zijn biologische en geologische waarnemingen later de basis leggen van de huidige evolutieleer.

Joris Surmont

bronnen:

- *Longitude*, Dava Sobel, ISBN 1-85702-571-7.
- *Histoire et la navigation, La découverte de l longitude*, Norman JW Thrower
- *Nautisch Technisch Tijdschrift: De ontwikkeling naar elektronische navigatie*, E Goldbohm
- *Christiaan Huygens, Oeuvres complètes. Tome XVIII. L'horloge à pendule 1666-1695* (ed. J.A. Vollgraff). Martinus Nijhoff, Den Haag 1934



John Harrisons chronometer H4 uit 1760 (bron: History of the Sailing Warship in the Maritime Art)



foto: Franky Bruneel.

Terugblik op vijftien jaar hoofdredacteurschap

Op 15 maart 2013 nam eerste meester-chef Jean-Claude Vanbostal als hoofdredacteur afscheid van dit tijdschrift. Dat gebeurde tijdens een informele vergadering op het NAVO-hoofdkwartier in Brussel, in aanwezigheid van het redactiecomité en viceadmiraal Marc Ectors, de directeur van het blad.

Vijftien jaar lang heeft Jean-Claude de redactie geleid. Deze periode is voor Neptunus cruciaal geweest en ondanks de opkomst van het internet zit het tijdschrift nog steeds stevig in het zadel. Wij gingen met de ex-hoofdredacteur praten en blikten terug op het parcours dat hij heeft afgelegd.

Wanneer ben jij met Neptunus begonnen?

Dat was bij het tweede nummer van 1998, nu dus precies vijftien jaar geleden.

Hoe kwam je destijds als hoofdredacteur bij het blad terecht?

Ik was al voorzitter van een marcofilieclub. Marcofilie is het verzamelen en bestuderen van stempels op postzegels en poststukken. Destijds bestond binnen de Zeemacht Nautica, de club van 'Marcofilienaval'. Wij bestudeerden dus de poststempels binnen de scheepvaart en waren thematische verzamelaars van postzegels met afbeeldingen van schepen. Op een gegeven ogenblik werd korvetkapitein Luc Delprat, het toenmalige hoofd van de dienst publieke relaties van de Marine, directeur van het tijdschrift Neptunus en ik had natuurlijk een link met die dienst. Toen de chef Willy Bosteels, hoofdredacteur van Neptunus, met pensioen ging, heb ik mij voor die job kandidaat gesteld.

Dat was toen nog een voltijdse job, is het niet?

Dat was inderdaad een fulltimedagtaak maar er was meer dan alleen maar het tijdschrift. Ik was ook verantwoordelijk voor de Neptunusboetiek, de archieven en voor wat toen misschien wel het belangrijkste werk was: Hulpbetoon in de

Marine, het sociaal werk van de Marine en de organisatie van het Galabal van de Marine.

Julie waren toen gevestigd in de kazerne Bootsman Jonsen in Oostende. Hoeveel mensen werkten in die tijd voor Neptunus?

We werkten daar met vijf personen, mezelf inbegrepen.

In vijftien jaar tijd is die situatie heel wat veranderd. Tegenwoordig werkt niemand nog voltijds voor Neptunus en de functie van hoofdredacteur is een cumulfunctie waaraan je ongeveer één dag per week kunt aan besteden. Hoe heb jij deze evolutie ervaren? Hoe is dat traject verlopen?

Dat traject is soms moeizaam verlopen. Hoewel Neptunus altijd tussen de achthonderd en de duizend abonnees heeft gehad, verminderde de interesse van Defensie in dergelijke tijdschriften. Zo is trouwens 'Wings', het blad van onze luchtmachtcollega's, verdwenen. Het feit dat Neptunus een vzw was, heeft het blad gered. Per component levert Defensie steun (mensen en middelen) aan één hulpverstrekkende vereniging. Voor de Marine is dat de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine. Daarom is vzw Neptunus ongeveer zeven jaar geleden gefusioneerd met vzw Hulpbetoon.

Is Neptunus volgens jou dan hoofdzakelijk een instrument voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine of heeft het blad wel degelijk een functie in het landschap van andere maritieme en nautische tijdschriften?

Neptunus heeft inderdaad een belangrijke functie. Het is altijd mijn bedoeling geweest om een spoor in de geschiedenis achter te laten. Ik vind het belangrijk dat men over vijftig jaar kan zien waar de Marine is geweest en wat de Marine heeft gedaan. Volgens mij hebben we een tijdschrift nodig om dat te kunnen bewijzen. Een tijdschrift is complementair aan het internet. Hoe mooi het internet ook is als tool, en hoe belangrijk de website van de Marine ook is, de informatie is er vergankelijk. Op lange termijn blijft alleen de papieren versie over. Het zal dus later veel moeilijker zijn om de geschiedenis van de

Land-, Lucht- en Medische component te traceren.

Je bent er dus behoorlijk fier over, dat je Neptunus hebt kunnen behouden, in tegenstelling met hoe het bij de andere componenten van Defensie is gelopen...

Inderdaad, ik ben daar fier over. En zelfs al ontbrak het me aan tijd om zelf artikelen te schrijven, dan nog vond ik het belangrijk om de informatie van de marinewebsite over te nemen. Het is belangrijk dat wanneer iemand over tien of twintig jaar iets over de Marine wil

schrijven, dat hij of zij alle informatie op papier terugvindt. Daarom biedt Neptunus een mix van geschiedenis en actualiteit, wat trouwens ook nodig is om een breed publiek aan te trekken.

Wanneer je terugblijkt op vijftien jaar hoofdredacteurschap, wat zijn voor jou dan de mooiste momenten geweest? Wat beschouw jij als jouw hoogtepunten van de afgelopen vijftien jaar?

Voor mij persoonlijk waren de mooiste momenten de keren dat ik met de



foto: Franky Bruneel.



foto: Franky Bruneel.



De ontmoetingen met onze lezers zijn voor mij de mooiste momenten geweest..”

lezers in contact kwam. Dat was tijdens grote maritieme evenementen zoals de 'vlootdagen', Oostende voor Anker of Sail in Antwerpen. We waren daar met de boetiek van Neptunus aanwezig om er souvenirs van de Marine te verkopen. Steeds kwamen er lezers van het blad naar ons toe voor een praatje, om ons te bedanken voor het tijdschrift en ons hun steun te betuigen. Die ontmoetingen zijn voor mij de mooiste momenten geweest.

En wat zijn de grootste hindernissen die je in die vijftien jaar op je parcours bent tegengekomen?

Het is nooit eenvoudig geweest om binnen de Marine zelf de interesse voor Neptunus te blijven aanwakkeren. En ik kan dat begrijpen. Wie nog in actieve dienst is, zit dagelijks middenin het marinenieuws. Maar ik heb al veel oudgedienden van de Marine ontmoet, die mij vertelden dat sinds ze op pensioen zijn gegaan, Neptunus hun enige bron van informatie over de Marine was geworden. Het is trouwens ook volkomen begrijpelijk dat mensen in actieve dienst liever niet betalen voor een blad dat over hun werk gaat. Ze zijn er hoe dan ook al acht uur per dag mee bezig. Voor mij bestond het doelpubliek uit gepensioneerd en mensen van buiten de Marine met interesse voor de Marine. Modelbouwverenigingen bijvoorbeeld... of de Marinecadetten.

Heb je dan niet gepoogd om een nog breder maritiem publiek aan te trekken door enkele andere accenten te leggen? Het publiceren van artikelen over maritieme maar niet-militaire onderwerpen, bijvoorbeeld?

Zowel qua inhoud als qua doelpubliek is onze militaire marine voor mij altijd prioritair geweest. Natuurlijk zijn we tijdens grote maritieme evenementen in contact gekomen met mensen die een maritieme interesse hadden en graag een artikel voor Neptunus wilden schrijven. Uiteraard hebben wij dat altijd in dank aanvaard en enkele niet-militaire maritieme verenigingen hebben belangrijke bijdrages aan Neptunus geleverd.

Voor jou eindigt hier een periode als hoofdredacteur van Neptunus. Wat ligt aan de basis van het beëindigen van deze opdracht?

Dat zijn enkele nieuwe uitdagingen die ik wil aangaan. Beroepshalve ga ik de laatste vijf jaar van mijn loopbaan in Den Helder (NL) werken. Zoals daarpas gezegd, was Neptunus de laatste jaren een cumulfunctie voor mij. Behalve het blad had ik nog een taak als secretaris van de logistieke directie van de Marine. Een dergelijke administratieve functie ga ik nu in Nederland vervullen. Op hobbyvlak ben ik me meer en meer voor antiek beginnen interesseren. En ik wil die weg dan ook ten volle inslaan. Ik wil de wereld van het antiek ontdekken. Voor mij was de tijd gewoon gekomen om een pagina om te slaan en iets anders te gaan doen.

We kunnen de lezers geruststellen, want jouw afscheid van Neptunus is slechts tijdelijk. Je bent immers bereid om in de toekomst vanuit Den Helder weer zelf in je pen te kruipen, is het niet?

Dat zal wellicht nog niet in de eerste maanden gebeuren, maar ik vind het inderdaad ook belangrijk dat de mensen weten wat onze Marine in Den Helder doet en hoe de samenwerking met de Koninklijke Nederlandse Marine in elkaar zit. Daar is volgens mij nog te weinig over geweten.

Wat wil jij tot slot nog kwijt aan de lezers?

Ik wil hen oproepen om zelf ook te gaan schrijven en deze oproep richt ik in het bijzonder aan de marinemensen in actieve dienst. Voor de Marine werken is een fantastische job en ooit komt de dag dat onze kinderen en kleinkinderen zullen willen lezen over wat hun ouders en grootouders bij de Marine hebben beleefd... Tot slot wil ik volgende mensen nog bedanken: de medewerkers van Neptunus, het redactiecomité, de ploeg van het reproductiecentrum van de Marine, de heer Jacques Boesmans (onze vertaler-corrector), de heer Henry Drago (onze archivaris) en mevrouw Patricia Nuelandt, de boekatiekverantwoordelijke. Uiteraard wens ik Neptunus zelf nog een lang leven toe!

Franky Bruneel

Met pensioen / à la retraite:

Recent zijn de hierna vermelde medewerkers van de Marine met pensioen gegaan. De redactie van Neptunus wenst hen alvast veel succes toe in deze nieuwe levensfase.

Récemment, le personnel de la Marine repris ci-dessous est partie à la retraite. La rédaction de Neptunus leur souhaite beaucoup de succès dans cette nouvelle étape.

01/02/2013	1MC Dirk Mommsen	N11213
01/02/2013	1KC Michel Kocsis	N12018
01/04/2013	1KC Etienne Mortier	No8154
01/04/2013	1KC Marc Pison	No8260
01/04/2013	1KC Jean-François Deboes	No8467
01/04/2013	1KC Didier Sepulchre	No9847
01/04/2013	1KC Didier Ghys	N10122
01/04/2013	1KC Jan Rosseel	N10698
01/04/2013	1KC Chantal de Bot	N90069
01/04/2013	1KC Patricia Provinciael	N90072
01/04/2013	1KC Geneviève Matz	N90094
01/04/2013	1KC Daniëla Sys	N90338
01/04/2013	1KC Ingrid Vanbillemont	N90342
01/04/2013	MPC Erik Depoorter	No7774
01/04/2013	1MC Daniël Etienne	No8367
01/04/2013	1MC Patrick Langbeen	No8446
01/04/2013	MTC Jean Thielens	No8944
01/04/2013	1MC Chantal Berlemont	N90100
01/04/2013	1MP Jacqueline Malréchauffé	N90136
01/04/2013	MTC Anita Coenye	N90343
01/04/2013	1MC Francine Deknuydt	N90345
01/04/2013	CPF Philippe Cornez	O24835

Overlijdens / décès:

Met droefheid melden we u volgende overlijdens:

C'est avec tristesse que nous vous annonçons les décès suivants:

MAT Erick Calderon Leyton	(°) 23/01/1986	(+) 19/01/2013
KMC Aïssa Achour	(°) 23/02/1968	(+) 12/02/2013
KMC Mario Raman	(°) 07/07/1971	(+) 09/04/2013
1LZ (b.d.) Juliaan Coppejan	(°) 15/07/0932	(+) 30/01/2013
1MC (b.d.) Jean-Marie Simons	(°) 15/08/1928	(+) 31/01/2013
1LZ (b.d.) Gilbert Ameloot	(°) 02/03/1930	(+) 03/02/2013
1MC (b.d.) Omer V.D. Bergen	(°) 16/11/1926	(+) 27/02/2013
1MC (b.d.) Luc Meersman	(°) 17/01/1946	(+) 27/02/2013
1MC (e.r.) Léo Decoster	(°) 15/09/1935	(+) 06/03/2013
1MP (b.d.) Joseph Bodart		(+) 09/03/2013
1MC (b.d.) Daniël Geerolf	(°) 06/03/1934	(+) 16/03/2013
1MC (b.d.) Fernand Cuypers	(°) 27/10/1928	(+) 26/03/2013
1LZ (b.d.) Henri Berckenbosch	(°) 17/08/1939	(+) 27/03/2013



boetiek Neptunus



boutique Neptunus

Marinebasis / Base Navale - Graaf Jansdijk, 1 - 8380 Zeebrugge

Naast de klassieke Marine-souvenirs heeft de boetiek nu verschillende nieuwe gadgets in voorraad: mokken, sleutelhangers, popjes, paraplu's, heupflesjes, koelkast-magneten, enz...

De verkoop is ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vzw



Outre les souvenirs de Marine classiques, la boutique a maintenant plusieurs nouveaux gadgets en stock: des tasses, des porte-clés, des parapluies, des flasques, des aimants de réfrigérateur, etc ..

Le bénéfice de la vente est pour l'Association d'Entraide de la Marine asbl

info: +32(0)50-55.87.39 (werkdagen/journées de travail) - +32(0)50-55.87.38 (donderdag/jeudi)

e-mail/courriel: hulpbetoon.marine@mil.be of/ou nuelandt.g@mil.be

open op donderdag/ouvert le jeudi 9.30-12.00 en/et 13.00-15.00



photo: Delcampe.

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport

Armements ostendais
et à Nieuport au XXème
siècle (XII)

Le port de Zeebruges

Reprenons maintenant notre chronologie où nous l'avions abandonnée pour le port de Zeebruges. À sa libération, le 3 novembre 1944, le port de Zeebruges était devenu totalement impraticable. En 1946, on n'enregistra que 46 mouvements de navires pour 6.221 tonnes à l'entrée et 10.190 à la sortie. Un vrai désastre. Nous avons déjà raconté plus haut l'histoire des remorqueurs de la MBZI, jusqu'à leur disparition, ainsi que les efforts des compagnies pour dégager le port de toutes les épaves. Les services de la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats ne furent repris qu'au mois d'août 1948 et les travaux de restauration durèrent encore jusqu'en 1951. Le port subit enfin un nouvel 'aménagement' en 1950 et de cette année à 1953 fut entreprise la construction d'un terminal pour les ferry-boats. En 1950, et encore en 1955-56, quelques navires de la CMB firent escale à Zeebruges au lieu d'Anvers, même pour y débarquer des passagers. Lors des grandes grèves anversoises de 1955, on put y admirer le nouveau Baudouinville. En 1952 fut organisé un nouveau service d'émigration mensuel entre Bremerhaven et Montréal avec escale à Zeebruges. On enregistrait graduellement

de nouveaux clients et le trafic atteignit cette année presque un million de tonnes. Mais le trafic le plus important était celui du charbon. De 1954 à 1957, on procéda à l'agrandissement du port de pêche. Entre 1956 et 1958, on procéda à l'endiguement d'une partie du banc ouest et on créa à Zeebruges sa première installation pétrolière. Ces travaux furent suivis, de 1958 à 1961, du creusement des nouveaux bassins industriels. On peut donc dire sans exagération que les travaux furent incessants pendant toute cette période.

Au 1er janvier 1961, on trouvait toujours à Zeebruges les remorqueurs Baron de Maere, Burgemeester Van Damme et Graaf Visart dont nous avons déjà parlé mais qui appartenaient alors à l'URS. Six dragues de la maison Decloedt y étaient encore basées. En 1962 fut mise en service une unité d'un type nouveau, construite chez Béliard-Murdoch à Ostende: le chalutier-usine Narwal Z565, pour compte de la Société de Pêche en Haute Mer S.A., établie à Zeebruges.

En dépit des travaux, le trafic n'augmenta pas beaucoup et on n'arrivait en 1960 qu'à 1,2 million de tonnes. C'est au cours des années 60 qu'il s'amplifia de manière remarquable pour atteindre presque 10 millions de tonnes en 1970. Les clients n'étaient plus les mêmes non plus et une bonne partie de ce tonnage n'était plus du charbon mais du pétrole, à la suite de l'implantation de Sinclair en 1962 puis de Texaco en 1967. Voici un petit tableau qui montre cette évolution:

Année	Nbre. de navires	Tonnes à l'entrée	Tonnes à la sortie
1947	165	24.778	43.651
1954	1257	292.944	267.959
1963	1917	144.297	532.588
1969	4436	8.032.297	964.808



'Rolf Gerling' d'Anvers et le 'Burgemeester Vandamme'
(photo: Beeldbank Brugge)

En 1970, on décida la mise en place d'un premier programme d'investissements massifs, de l'ordre de 16 milliard de francs! Les travaux consistaient en l'érection de digues basses en haute mer, de l'approfondissement de l'avant-port à 15 mètres minimum et d'une nouvelle écluse maritime, gigantesque pour l'époque et sans doute l'une des plus grandes au monde. L'arrière-port fut agrandi de 1.400 hectares et de nouveaux bassins. Quelques-uns de nos gros navires marchands furent basés à Zeebruges au début des années 70: les Zeebrugge (1969-73) et Heist (1971-73) d'Exmar et le Nieuwpoort (1970-73) de l'URS. En 1974, cette dernière société y avait basé quatre de ses remorqueurs et Letzer l'un des siens. Les grosses barges d'Exmar et de l'URS pouvaient charger 13.980 tdw; elles furent toutes les trois exploitées par l'Ubem mais revendues le 30 novembre 1973 et passèrent sous pavillon libérien. Entre-temps, le 8 juillet 1970, le Narwal fut réaffecté comme navire de pêche, toujours par la même compagnie. Plus tard, il fut vendu en Argentine et termina tristement sa carrière comme victime de la guerre des Falklands.

Notre port était à nouveau devenu un énorme chantier; en 1976 intervint la décision sans doute la plus importante, de gagner sur la mer presque 850 hectares afin de créer un nouveau port. Les 16 millions devinrent rapidement 60 millions d'investissements. Ce port extérieur dont on entama la construction en 1978 est celui qui avait nécessité l'accord en 1976 avec la 'Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand' déjà évoquée.

La Force Navale développa une base importante à Zeebruges dès la fin des années 70. Dès 1976 y furent basées nos deux premières frégates, de même que les bâtiments logistiques Godetia et Zinnia; deux autres frégates vinrent les y rejoindre au cours de l'année suivante et au début de 1980, on y avait transféré d'Ostende tous nos dragueurs océaniques. En 1986, la Force Navale réceptionna son premier chasseur de mines 'tripartite', qui fut basé à Zeebrugge; les suivants allaient bientôt l'y rejoindre.

L'écluse maritime ne fut mise en service qu'en 1983 alors que les travaux commencèrent en 1972. Ses dimensions de 500 x



Narwal Z565 scheepswerf Beliard-Crighton & C°
(photo: Beeldbank Oostende)



Le port de Zeebrugge anno 1970 (photo: Beeldbank Brugge)

57 mètres pour une profondeur utile de 18,5 mètres allaient permettre le passage aux navires de 150.000 tonnes! Et les travaux d'expansion continuèrent bien que les quais de l'arrière-port avaient déjà une longueur de près de 5 kilomètres. On assista alors à une 'guerre' entre Anvers et Zeebrugge pour attirer les clients. Il n'y eut cependant plus qu'un seul armement proprement dit à Zeebrugge, à savoir Flamar, qui y fut créé en 1980. La maison était alors un agent de la Belmed Line vers l'Algérie; parmi ses administrateurs notons A. Daenes, J.P. Van Gheluwe et M. Grahame. Dans un premier temps, elle utilisa du tonnage étranger, en charter. Le 5 octobre 1983, la société acquit le navire danois Rosa Dania qui fut rebaptisé Flamal. C'était le premier navire de ce type sous pavillon belge. En octobre 1986 fut encore acquis un navire 'multipurpose' de type Con-Ro, l'ancien allemand Johanna qui fut rebaptisé Flamares. C'était un navire de 4.250 tdw, construit en 1984. Le gérant des deux navires fut la Flanders Navigation Cie. tandis que Flamal restait copropriétaire du premier. Cette compagnie avait son siège à la Visserstraat, 33 à Bruges, bientôt étendu aux numéros 27 à 33. En 1988, Zeebrugge ne comptait donc que les deux seuls Flamal et Flamares. Mais le Flamal fut revendu cette année à une maison des Bahamas et le Flamares le 17 décembre 1990 à une compagnie libérienne. En janvier 1995, on apprenait que Flamar reprenait les activités anversoises de Ruys & Co, représentant de Nedlloyd en Belgique. Évoquons maintenant encore une autre compagnie de navigation belge qui arma de grands navires de mer, la Cobelfret. Cette maison émanait d'une ancienne compagnie, la Compagnie Belge Maritime d'Affrètements de 1939; elle arma des navires avec l'Ubem qui en assura la gestion technique et se lança dans le trafic RoRo en 1965 puis commença une ligne régulière sous son nom propre en 1974, entre la Belgique et l'Angleterre. Le 21 juin 1985 furent créés les Cobelfret RoRo Services. Des services réguliers entre Zeebrugge et Purfleet furent mis en exploitation en 1991 et au début de l'année suivante, Cobelfret acquit le terminal RoRo de Purfleet. Le 15 mars 1997 arriva à Ostende le navire Cymbeline, suivi la semaine suivante de l'Undine, pour faire des essais en vue d'établir une ligne à partir d'Ostende. C'étaient les plus grands cargos arrivés à Ostende de tous les temps mais ils étaient tellement longs (147 mètres) que les anciens navires de la RTM qui encombraient encore l'avant-port entravaient la manœuvre et devaient être 'shiftés' pour permettre aux

RoRo's d'accoster. Il s'ensuivit un conflit avec les autorités et le Zeewezen prit la décision de 'chasser' les anciens navires de la RTM du port; peut-être auraient-ils dû attendre leur vente à Zeebrugge?

Le trafic de Zeebrugge, toujours en plein essor, avait entre-temps dépassé les 20 millions de tonnes en 1988. Relevons quelques sociétés auxquelles on doit ce développement spectaculaire: – la ZBM (Zeebrugse Behandelingsmaatschappij) qui n'avait traité que 400.000 tonnes environ en 1984, en traita 2 millions en 1985, et près de 7 millions en 1989; depuis avril 1989, la ZBM exploite dans l'arrière-port un terminal pour le vrac, inauguré en septembre; cette société avait donc débuté fort modestement en 1984 avec des importations de charbons et de minerais; – la ZSBC créée en 1934 par une société anglo-française sous le nom Zeebrugge Coal Bunkering Station évolua elle aussi très fortement; en 1990, la CMB en détenait 89%; le 1/2/1990, la ZSBC représenta à Zeebrugge l'URS, en lieu et place de la RZB; à ce moment, la ZSBC, tant que l'URS, faisaient toutes deux partie du Groupe CMB; – l'OCZ, ou Ocean Container Terminal de Zeebrugge, au sujet duquel on annonçait en 1990 que la capacité annuelle passerait à plus de 500.000 TEU. En 1992, Zeebrugge était devenu 'le' port des minéraliers apportant le minerai de fer pour Cockerill-Sambre. Grâce à son écluse de 55 pieds, c'était alors notre seul port accessible à des navires d'un tirant d'eau de 51-52 pieds. Le 11 juillet 1995 fut encore inauguré



Le port d'Oostende anno 1953 (photo: Beeldbank Oostende)





Le port de Zeebrugge (photo: Beeldbank Brugge)

le Flanders Container Terminal et à la fin des années 90, deux accostages spécialisés pour les navires RoRo furent aménagés au bout du môle; ce petit bassin fut baptisé Wielingendok.

La pêche

Après avoir suivi l'évolution chronologique du développement de nos ports et assisté au déclin graduel de notre flotte marchande côtière, venons-en à la pêche. Au 1er janvier 1946, notre flotte de pêche comptait 399 bateaux dont 188 à Ostende, 89 à Zeebrugge, 23 à Blankenberge et 99 à Nieuport. Notons que les ports de l'Escaut avaient encore une petite flottille de 34 unités mais ne totalisant que 292 tonnes brutes à peine. La flottille ostendaise se développa quelque peu et compta 236 bateaux de pêche au 1er janvier 1950. Mais 10 ans plus tard, leur nombre était

tombé à 193 unités; au 1er janvier 1970, leur nombre était réduit à 136 et au 1er janvier 1979, il n'y en avait plus que 70, parmi lesquels deux fort importants de 400 tonnes brutes. Au 1er janvier 1989, la flotte de pêche ostendaise était réduite à seulement 59 bateaux. À Zeebrugge, bien que la courbe suivit l'évolution de celle d'Ostende, la situation était moins dramatique, avec respectivement 144, 174, 147, 110 et 107 unités aux 1/1/1950, 1/1/1960, 1/1/1970, 1/1/1979 et 31/12/1988. À Nieuport, on comptait en 1940 encore 65 unités côtières; dix ans plus tard, il y en avait 82, mais il n'en restait plus que 58 en 1951 dont 21 bateaux réputés de 'pêche hauturière'; au 1er janvier 1960, on dénombrait 62 bateaux, et encore 54 au 1/1/1970 mais au 1/1/1979, le nombre tomba à 33 pour se stabiliser car il y en avait 34 au 31/12/1988. La situation à Blankenberge fut plus décevante : des 17 pêcheurs de 1950, il n'en restait plus

que deux au 1er janvier 1960. De fait, depuis 1955, Blankenberge était devenu essentiellement un port de plaisance. On y comptait cependant encore 3 bateaux de pêche en 1970-79 et même quatre en 1988. Globalement, alors que la Belgique comptait 481 bateaux de pêche en 1950 avec encore 29 unités scaldiennes, leur nombre se réduisit à 445 et 19 dix ans plus tard et 354 et 12 en 1970. Ces nombres tombèrent à 216 et 10 au premier janvier 1979. Au 31 décembre 1988, notre flotte de pêche ne comptait plus que 204 bateaux dont 173 de construction belge; cette flottille représentait alors 893 marins embarqués. Comme nous l'avons vu, il y eut bien quelques navires de plus fort tonnage que la moyenne, dont ceux de la S.A. Société de Pêche de Haute Mer qui exista de 1962 à 1973. Les années 1990 furent encore celles de 'déchirages' en masse, du fait des lois européennes. Signalons encore deux faits marquants qui illustrent cet état de choses. Le 6 mars 1995, le dernier retour de l'Amandine O129, notre dernier 'IJslandvisser' qui est aujourd'hui devenu un musée; ce chalutier construit en 1960-62 fut restauré sur l'ancien chantier de Seghers; il 'repose' depuis mai 2000 sur la terre ferme, au Visserskaai. Et, 50 ans après nos garde-côtes prestigieux, l'affectation en mai 1997 de l'ancien dragueur de mines 'inshore' Merksem M476 de 1959, qui devint notre 'ready duty ship' pour le contrôle de la pêche.

Le point à l'aube du XXIe siècle

Depuis la fin de la RTM, et avant même que ses dernières malles ne furent vendues, on se préoccupa tout naturellement à Ostende d'une réorganisation de l'avant-port que la compagnie avait pratiquement monopolisé. Et on pensa évidemment au trafic RoRo qui pouvait peut-être s'y développer. En effet, les chiffres du trafic en 1999 avaient été encourageants. Mais on ne voyait plus poindre à l'horizon la perspective d'un trafic de 10 millions de tonnes et l'idée de construire une écluse pour des navires de 10.000 tonnes fut abandonnée. En 2003, on enregistra cependant la quatrième bonne année consécutive avec plus de 7 millions de tonnes. Or ce trafic supplémentaire provenait



Waterway III. Cobelfret (photo: Cobelfret)

surtout de l'expansion du trafic RoRo et du transport de containers, à tel point que l'avant-port était à nouveau saturé. On pouvait dès lors se remettre à rêver aux 10 millions de tonnes. Le trafic à Zeebrugge, quant à lui, fut quelque peu en déclin en 2001 malgré le nombre impressionnant de transports d'autos, qui se faisaient dorénavant avec des affreuses boîtes à sardines flottantes pouvant emporter 5.000 voitures; mais cette tendance fut déjà redressée en 2002. Le 17 juillet 2004, un nouveau type de barge polyvalente capable de naviguer en rivière et en mer fit sa première escale à Zeebrugge: le RoRo Waterway III de la Cobelfret. On apprenait à cette occasion que l'armement avait encore en commande deux autres barges construites selon ce nouveau concept, les Waterway I et II. Elles peuvent transporter 500 voitures grâce à leurs dimensions de 110 x 12,46 mètres pour un tirant d'eau de trois mètres cinquante à peine. Ces barges sont munies de 5 ponts dont deux mobiles et le pont avant donne sur des portes d'étrave dotées d'un pont hydraulique qui peut s'accoster à un ponton. Il est prévu que les barges desservent les ports de Zeebrugge, Anvers, Flessingue et Rotterdam et assurer un service sur le Rhin comme 'unités fluviales'. L'année 2004 fut encore propice à Zeebrugge où le trafic containers se développait en parallèle avec le transport d'automobiles; seuls les secteurs du gaz liquide et de passagers

étaient en nette diminution. À Ostende, c'est le trafic RoRo qui était en hausse constante, encore en 2005, a contrario du trafic de containers. D'importants travaux de rénovation étaient alors en cours dans le port et surtout l'avant-port dans le but de continuer à exploiter la polyvalence du port. Le départ de la Marine pour Zeebrugge sera donc mis à profit pour augmenter le nombre de postes d'amarrage RoRo. Le problème persistant est encore celui du chenal, qui limite l'accès aux navires de 200 mètres de long. Un meilleur accès au port, l'amélioration des conditions pour la navigation fluviale et de meilleures connections ferroviaires sont donc des priorités actuelles. Quant au trafic passagers, il reste fort limité depuis la disparition de la RTM. Pour ce qui concerne la pêche, du fait des nouvelles directives européennes, on peut se demander ce qui nous restera encore comme chalutiers à Ostende d'ici 5 ans et s'ils seront encore tant soit peu rentables. Quant aux autres ports, ils n'existent pratiquement plus si nous ne comptons pas les sociétés hollandaises qui ont remplacé les nôtres; Ostende et Zeebrugge vont-elles rejoindre l'Histoire en suivant le sort de Blankenberge et Nieuport, où notre 'flotte' est réduite à deux bateaux?

Les aspects 'environnement' sont de plus en plus d'actualité et ont une incidence

non négligeable sur notre côte. Il faudra ainsi gérer à l'avenir l'élaboration de parcs éoliens en mer, la surexploitation de l'extraction de sable, et veiller à ce que notre mer du Nord soit moins polluée, à l'abri de catastrophes écologiques en cas d'abordage ou d'échouements de navires, et que l'on cesse d'y pêcher d'une façon non durable. Tels sont les défis pour les prochaines années, à ajouter au casse-tête de l'augmentation exponentielle du trafic maritime au large de nos côtes. Pour l'actualité du développement du port d'Ostende, nous renvoyons le lecteur tout simplement à la revue Neptunus qui publie depuis les années 50 des articles aussi intéressants que variés, qui permettent de suivre la vie du port, de ses navires et de ses armements.

Avant de clôturer cette étude, consultons une dernière fois la liste officielle des navires belges publiée par le ministère des transports afin d'y détecter les dernières constructions ostendaises et les navires récents qui ont encore Ostende comme port d'attache. En date du 22 septembre 2009, la dernière construction ostendaise que nous trouvons est le sloop à deux mâts Nele, navire à passagers de 2004 appartenant au Maritieme Site d'Ostende. Il n'y a plus aucune unité de la Marine et les deux seuls remorqueurs sont l'Ensor, datant

de 2000 appartenant à l'Oostendse Sleepvaart Maatschappij, et l'Oostende I de la maison Declodt qui y a encore quelque matériel de dragage. Une seule unité d'intérieur apparaît à cette liste avec Ostende comme port d'attache, le tanker Zeebrugge, un ancien navire construit à Gand en 1971. Hormis ces quatre navires, il y a encore quatre bateaux pour passagers dont trois peuvent en accommoder une soixantaine; celui prévu pour 100 passagers date de...1942! Les deux seules autres unités du genre appartiennent au port de Nieuport. Sic transit...

Voici donc notre dernière série de monographies:

Compagnie Maritime du Progrès, Ostende 1946-52:

Deux 'chalutiers armés' et donc non marchands furent construits au début de la deuxième guerre mondiale et devinrent des navires démineurs de la Royal Navy. Ils furent repris en 1946 par cette compagnie. Le premier, Islay, ex-HMS Islay (T-172), déplaçait 497 tonnes; il n'appartint à la Compagnie Maritime du Progrès qu'en 1946. Trois autres anciens chalutiers armés furent encore acquis par cette compagnie le 8 mars 1946 : le HMS Tango, le HMS Romeo et le HMS Ronaldsay, qui devaient être reconstruits et allongés au chantier naval St. Pierre d'Hemiksem avant d'être remis en service en 1948. L'Islay disparut le 15 mars

1950, peu de temps après une communication radio avec les Baléares, lors d'un voyage d'Alger à Toulon, chargé de diverses marchandises et de vin; à ce moment, il était français et appartenait à la Société Maritime et Routière. Le second, construit lui aussi à Middlesbrough, resta au service de notre compagnie jusqu'en 1952. C'était le Ramskapelle, ex-HMS Tango de 515 tonnes, qui avait été reconstruit et allongé en 1948 à Hemiksem. Il fut revendu en 1952 à un armement de pêche de Cuxhaven. Du fait des difficultés financières dans lesquelles se trouva la compagnie dès 1948, la reconstruction du HMS Romeo (prévu comme Diksmuide) ne fut pas terminée et le navire fut vendu à la fin de 1951 'en son état' à la même maison de pêche de Cuxhaven. Il en fut de même de l'HMS Ronaldsay, qui aurait dû devenir le Reigersvliet.

Ancienne Maison Henri Deweert & Fils S.A. 1948-70:

L'Ancienne Maison Henri Deweert & Fils S.A. nous est connue comme société d'armement entre 1948 et 1970. Ci-dessous, nous allons tenter d'en établir un petit historique. L'industrie du bois est fort complexe et demande une grande connaissance des variétés immenses d'essences forestières de toutes sortes, dont les qualités de même que les problèmes doivent être connus, tenant compte des nécessités de leur utilisation finale.



Ancienne Maison Henri Deweert & Fils S.A. 1948-70 (photo: Beeldbank Oostende)

Cette connaissance fut l'une des vertus de base de l'Ancienne Maison Henri Deweert & Fils dès sa création à Ostende en 1926. De fait, son fondateur, Mr. Henri Deweert, commença le commerce du bois de construction en 1877, après un stage chez un importateur de bois; nous n'avons pu trouver trace de ce dernier mais supposons qu'il pourrait s'agir de De Decker-Cassiers, qui mit précisément fin à de telles activités en 1877, ou bien Charles Liebaert d'Ostende qui installa une succursale à Anvers en 1853 et vint s'y installer en 1859; à son décès en 1873, sa veuve continua jusqu'en 1878 quand fut liquidée la maison d'Anvers; elle ne garda alors que celle d'Ostende. Notons qu'en 1890 encore, Anvers était toujours le plus grand entrepôt de bois du continent. En ces temps-là, le bois était importé directement des pays scandinaves ou en provenance des États-Unis d'Amérique, à bord de voiliers. Nous savons par ailleurs que Mr. Henri Deweert fut juge au tribunal de commerce d'Ostende dès 1881. En 1913, installé Boulevard Alphonse Pieters, il était encore conseiller communal. Pendant la première guerre mondiale, il contribua aux services de renseignement de l'armée. En 1914, tout le stock de

bois de construction fut confisqué par les Allemands et les premiers arrivages de bois par navires à Ostende ne purent reprendre qu'en 1919, quand cette industrie put redémarrer. En 1923, Henri Deweert créa une société en nom collectif avec ses fils René et Julien. Fin 1926, Mr. H. Deweert établit à Vilvorde et Laeken de vastes chantiers munis de scieries et raboteries. Sa compagnie fut alors transformée en société anonyme, dirigée par lui-même, mais auquel s'associèrent ses trois fils Julien, René et Maurice. La nouvelle compagnie importa bien vite du bois directement à Bruxelles, via le canal entre Bruxelles et le Rupel, qui était alors accessible aux vapeurs jusqu'à 1.200 tonnes. À cette époque, les importations à Bruxelles et à Ostende provenaient typiquement de Suède, de Finlande, de Russie (Arkhangelsk) et des États-Unis (Oregon). L'industrie du bois est saisonnière; pendant la période 1920-1940, elle demandait une main d'œuvre considérable en été, typiquement de plusieurs centaines d'ouvriers, quand le bois était déchargé des navires pour être sélectionné, classé et stocké. En 1940, l'ancienne firme d'Henri Deweert fut continuée par les Établissements Maurice Deweert & Fils, qui assurèrent

la succession des affaires d'importation de bois; les fils de Maurice étaient Roland, Henri et René. En 1948, un caboteur construit en 1923 en Angleterre fut alloué à la Maison Deweert à titre de réparation de guerre, l'Henri Deweert, anciennement Krüsau, et c'est ainsi que l'Ancienne Maison Henri Deweert & Fils devint armateur. En 1952 fut armé par la société Offima Ltd. d'Anvers le Vestkap, un vieux caboteur norvégien datant de 1890, jaugeant 563 tonnes brutes et 294 tonnes nettes. Encore construit en fer, il avait appartenu à toute une série d'armateurs norvégiens. En 1953, il fut rebaptisé Julien Deweert. Le petit navire ne fut cependant jamais transféré sous pavillon belge d'après les listes officielles et vendu à Jacques Bakker & Fils en 1954 pour être démolí. Malheureusement, en 1954, deux jours avant la Noël, le s/s Henri Deweert se perdit lors d'une forte tempête, au large de l'île de Texel, lors d'un voyage retour de Göteborg à destination de Velsen, chargé de pulpe de bois. C'est le 23 novembre que le navire avait quitté Ostende pour Aalborg, Norresundby, Copenhague, Hambourg et Göteborg; ce dernier port fut quitté le 17 décembre à 18.00. Le capitaine Achiël Hintjens mit alors le cap sur Velsen, port hollandais situé près d'IJmuiden. Mais la tempête se mit à souffler et les vents atteignirent une force 10 dès le 20 décembre; à cette date, un contact radio donna la position: 56°N 06°E à 15h05; à cette occasion, le capitaine indiqua qu'il réduisait sa vitesse vu l'état de la mer; il espérait néanmoins pouvoir rejoindre IJmuiden le 22, comme prévu. Cependant, le 22 décembre à 00h44, le capitaine Hintjens envoya un SOS, qui fut capté par le remorqueur Holland; notre navire faisait alors eau et se trouvait 100 milles au NNE de l'île de Texel. Le remorqueur prit contact avec le commandant pour lui offrir ses services; ceux-ci furent toutefois refusés, du fait qu'il n'y avait déjà plus d'espoir de pouvoir sauver le navire; le capitaine Hintjens déclara encore que son navire sombrait rapidement et qu'il mettait ses embarcations de sauvetage à la mer. Les vents ayant cassé le mât du remorqueur, le contact ne fut dès lors plus possible. Ce même jour, à 16h00, un pêcheur allemand retrouva un canot de sauvetage vide en position



Le port de Zeebrugge (photo: Beeldbank Brugge)



Le caboteur Ostendia, construit en 1951 à Westerbroek (photo: Beeldbank Oostende)

54°23'N 06°E; une bouée de sauvetage fut encore retrouvée le 30 décembre sur une plage, à Cuxhaven. Le navire avait donc péri. Le second canot de sauvetage ne fut retrouvé que le 18 janvier suivant, à 100 miles au nord de Den Helder, tandis que le corps du premier officier, Gustaaf Vandendriessche, fut repêché par le pêcheur anglais Hondo le 11 février, par 54°37'N et 4°10'E. En 1956, Mr. René Deweert succéda à son père comme armateur. Il réceptionna cette année des chantiers Boelwerf le m/s Julien Deweert, qui remplaça l'ancien vapeur; cette unité, du type 'shelter-deck', fut le premier caboteur belge à être muni d'appareils de pont entièrement hydrauliques et sa coque était renforcée pour la navigation dans les glaces. Remarquons que ses cales étaient équipées pour le transport du bois mais également pour le transport de fruits; le navire pouvait par exemple charger jusqu'à 1.800 caisses d'oranges. Le 24 août 1970, l'Ancienne Maison Henri Deweert & Fils cessa ses activités d'armement et son unique navire fut vendu à des intérêts italiens. La Maison existait toujours en 1985 et avait son siège à Ostende, au Bassin au Bois (Houtdok). Par ailleurs, notons encore le chantier Wwe H. Deweert & Zonen à Ostende, situé au Nieuwe Werfkaai, et qui livra plusieurs navires de pêche dans les années soixante.

Société Belge de Remorquage Océanique Sobelroc S.A., Ostende 1961 - 1965:

Cette société arma un gros remorqueur, entre 1961 et 1965, l'Ocean Bull de 614 tonnes brutes et 1.250 IHP, construit en 1944 à Wallsend-on-Tyne pour l'Amirauté; il fut à l'origine l'Empire Jean, et français, basé à Dakar, entre 1950 et 1961. La Sobelroc le vendit en 1965 à un armement italien, qui le garda jusqu'en 1985, quand il fut cassé.

Société de Pêche de Haute Mer S.A., Zeebrugge 1962-1973:

Cet armement fut le seul belge à jamais posséder un 'chalutier usine', le Narwal, construit à Ostende en 1962 par Béliard-Murdoch. Le navire était assez impressionnant pour l'époque,

mesurant plus de 70 mètres sur 11,6 pour un tirant d'eau de 10 mètres. Il avait un moteur d'une puissance effective de 2.330 CV et sa vitesse était de 15,5 nœuds. Son tonnage brut était 1.398 tonnes pour 929 tdw. Chalutier depuis le 8 juillet 1970, les anciens de la CMB se rappellent de lui comme naviguant en Afrique australe, marqué de son immatriculation Z565. Il fut revendu en 1973 à la Compañía Sud Americana de Pesca y Exportación de Buenos-Aires et finit sa carrière comme victime de la guerre des Falklands en 1982.

Rederij Belgian Coasting nvba, Ostende 1964-1968:

Cet armement, créé le 11 janvier 1964, ne comptait qu'un seul navire, de 1964 à 1968, le caboteur Ostendia de 481 tonnes brutes construit en 1951 à Westerbroek. Il déplaçait 835 tdw et était mû par un moteur de 635CV. L'armement était installé 139, rue Christine. L'Ostendia fut vendu le 3 avril 1968 à une maison qui ne l'utilisa sans doute jamais et navigua de 1970 à 1990 sous pavillon grec.

Walk About 1992-?:

Cette maison fut créée par le fabricant de textiles J. P. Dheedene de Deerlijk, Waregemstraat 50a, qui reprit le voilier Nausikaa sous pavillon belge avec Ostende comme port d'attache en août 1992. Il s'agit d'un trois-mâts de 244 tonnes brutes et 75 tonnes nettes mesurant 54 x 7,3 x 3,8 mètres pour une calaison de 12 pieds. À l'origine, il doit s'agir d'un ancien 'kotter' islandais ou est-allemand qui fut abandonné à Anvers. Le voilier avait été construit à Gdansk en 1952 et son nouveau propriétaire l'acheta après décision du juge des saisies et le fit remorquer à Gdansk où sa coque fut reconstruite en acier; la poupe et l'étrave furent également reconstruites, ses ponts renouvelés, trois mâts érigés et le navire fut entièrement emménagé pour pouvoir recevoir 100 passagers; 23 cabines furent construites à cette fin. Il fut doté d'une machine mais capable d'atteindre une vitesse de 15 nœuds par la seule portance de ses voiles, par vent de 5 Beaufort. Son équipage était réduit à un skipper, un



Oostende, port du commerce (photo: Beeldbank Oostende)

mécanicien et deux 'deckhands'. Il emporta des passagers en croisière en mer du Nord et existait toujours en 1997, mais nous ne savons pas ce qu'il est devenu par la suite.

Petit historique des navires d'excursion à Ostende de 1869 à 1933

Comme annoncé dans notre nouvelle introduction à cette étude, nous allons maintenant tenter de reconstituer, sur base des lectures de journaux, la chronologie de nos premiers navires d'excursion. Nous n'avons pas la prétention ici de renseigner tous les navires d'excursion qui opérèrent depuis Ostende, tant il y en eut. Mais en nous inspirant des annonces et rapports des journaux, parfois dans la rubrique des sinistres maritimes, nous pouvons donner ici une bonne idée générale du développement de cette petite industrie du tourisme. Déjà quelques années après l'apparition du chemin de fer en Belgique, on trouve que sont organisés, de temps en temps, typiquement à l'occasion de jours fériés, des 'trains de plaisir'. Bientôt cette notion sera élargie aux trajets impliquant un passage obligé par bateau, du fait de la discontinuité de ce trajet. À Anvers, nous pensons en particulier à la ligne Anvers-Moerdijk où opérèrent les vapeurs à aubes de plusieurs compagnies et finalement les fameux 'Telegraafschepen' qui reliaient régulièrement le port à Rotterdam. À Ostende, on trouve en 1850 déjà, des annonces du genre de celles de J. Serruys et A. Desmet, en été, offrant des 'voyages d'excursion' par les bateaux et trains de la South Eastern Company. Dans les années cinquante, ce fut à nouveau

le chemin de fer qui offrit le plus souvent des trains de plaisir à destination d'Ostende, pour y 'prendre 'les bains' ou, à partir de 1846, la correspondance avec notre service de malles Ostende-Douvres.

En 1869, on trouve pour la première fois des excursions en mer organisées par nos premières compagnies de remorquage (d'Anvers) à bord de leurs unités qui étaient encore souvent des navires à aubes. Cependant, celui trouvé en date du 25 juillet 1869, le Colibri, est présenté comme un 'yacht' et était muni d'une hélice; c'était le Klamper de la Société de Remorquage Belge, acquis précisément cette année à Ostende. Dans les journaux d'Anvers, on lisait à son sujet: *"Depuis quelques jours est arrivé en rade d'Anvers le s/s yacht Klamper, capitaine Gabel, appartenant à J. B. Maas d'Anvers; il est destiné au port d'Ostende pour faire des excursions en mer; le voyage d'essai a eu lieu dimanche dernier à Hansweert et Tamise et le navire quittera probablement Anvers le 22 juillet"*. Il fit quelques excursions sous le nom Colibri et continua ce service en été jusqu'en 1872. Le 29 juin 1871, cette croisière organisée sous le nom 'train de plaisir' se termina mal: la chaudière du navire explosa et quelques passagers, choqués, furent ramenés par le remorqueur Sultan de cette même compagnie dont le directeur était J. B. Maas. L'Écho d'Ostende du 28 juillet 1872 annonça *"que le s/s Colibri, qui faisait il y a deux ans des promenades dans notre rade et à Blankenberge et Nieuport, nous revient cette année; les excursions recommenceront la semaine prochaine"*. Le 18 juillet 1869, le même journal annonça que Mr. Crombez, de Tournai, bourgmestre et

dont le frère créa 'Nieupoort Bains', venait de faire l'acquisition en Angleterre d'un petit yacht à vapeur qu'il destinait à faire des excursions en mer pendant la belle saison et visiter les ports d'Ostende et Nieupoort; il jaugeait une vingtaine de tonneaux, pour une longueur de 9 mètres et une largeur de 2 mètres. Le journal ajoute qu'il venait d'arriver de Cowes et il partit le 24 à midi pour une excursion à Blankenberge. Malheureusement, le nom de ce bateau ne fut jamais mentionné. Au mois d'août 1872, on trouve un autre remorqueur offrant le même service à Ostende, mais il s'agit alors de l'Antwerpen, unité datant de 1871 et appartenant à Gerling, le principal concurrent de Maas. Il y en aura bientôt d'autres.

En 1874, c'est une toute autre source, le Zeewezen de Termonde, qui nous informe de l'existence d'un navire à vapeur de plaisance; il enregistre le 3 septembre l'arrivée du navire (belge!) Firefly d'Anvers, capitaine Morel. Il quitta Termonde le même jour pour Gand et, commandé alors par un certain De Ruyter, refit le même trajet le 23 novembre; cette unité reste par ailleurs un 'mystère'. En 1879, c'est au tour de la Joséphine, récemment construite à Ombret près de Liège qui offre le 26 août une excursion à Blankenberge. Or, il s'agissait à nouveau d'un remorqueur de Gerling! Un autre opérateur archi-connu, la maison Wilford, créée à Tamise en 1857 et devenue depuis 1872 la Société de Navigation Escaut-Rupel, envoya en 1880 son Wilford II à la côte. Ce 'train de plaisir' emmenait en août environ 30 passagers de Bruxelles et 20 d'Anvers, depuis Bruxelles jusqu'à Tamise puis se rendit à Ostende par Terneuzen; le dimanche, il devait faire escale à Blankenberge mais ne put entrer au port; cette escale fut remplacée par une excursion en mer. Encore en août 1880, on retrouve la préparation d'un 'train de plaisir' Anvers-Ostende à bord du John Bull 'récemment construit et parfaitement emménagé'. Il s'agissait à nouveau d'un remorqueur à hélice, appartenant cette fois à H. Herinckx d'Anvers. L'histoire raconte qu'il dut se réfugier à Flessingue, la plupart des passagers sujets au mal de mer.

Toujours en août 1880, on trouve encore un remorqueur de 50 tonnes environ,

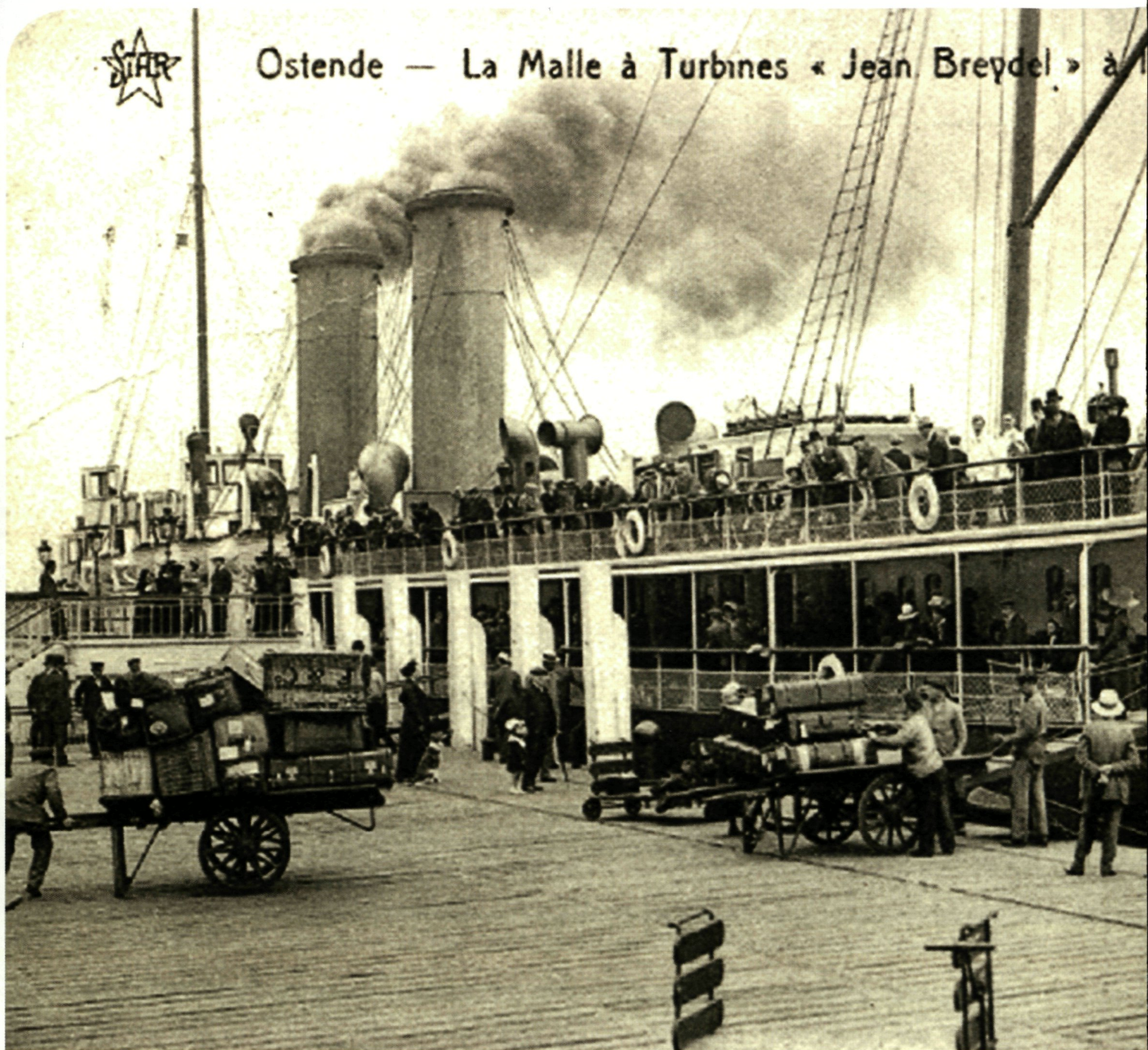
appartenant à Maas, reconverti, la Princesse Stéphanie. Le 12 est organisé un 'train de plaisir' Ostende-Blankenberge et le lendemain Ostende-Blankenberge-Flessingue; mais on renonça plus tard à de telles expéditions et les trajets vers Blankenberge, Dunkerque ou Middelburg furent remplacés par un voyage en mer d'une heure pour 2 francs/heure. Notons qu'il y avait un buffet à bord. En 1881, on trouve encore à Ostende, pour quelques excursions, un navire de 75 tonnes qui ne nous est pas connu comme remorqueur, De Zwerver; c'était un paddle-steamer. Et nous revenons ici à notre Princesse Stéphanie qui est devenue De Hoop en juillet, fait confirmé par l'Écho du 27 août 1882 (le s/s De Hoop continue ses excursions dont Blankenberge, mais y fait aussi du petit remorquage de chaloupes!) et au Zeewezen du 1er septembre 1882 qui rapporte l'arrivée du remorqueur De Hoop, capitaine Maas, de 80 tonnes, à destination de Blankenberge. On perd sa trace après 1882 mais en 1886 le Zeewezen le reprend comme remorqueur sous l'ancien nom Princesse Stéphanie (Maas, 50t), ce qui est toujours le cas en 1887, avec alors les autres remorqueurs bien connus Washington et John Bull, tous deux de Herinckx jusqu'en mars 1881. En juillet 1883, nous trouvons encore une nouvelle unité, le vapeur Schelde mais cette fois dans le cadre d'un service entre Bruges et Ostende. L'annonce disait *"le départ de Bruges aura lieu à 10 heures du matin; le retour à 6 heures du soir; le prix modique du voyage, 2 francs 50 aller et retour, engagera beaucoup de personnes à se servir du steamer de Schelde, dont les excursions sont appelées à avoir beaucoup de succès"*. Les premières années sont donc bien documentées dans les journaux, le caractère des excursions étant encore relativement exceptionnel; on remarquera au passage que les gens ne disposaient à cette époque pas encore de congés payés de plus d'un mois! Dans les années nonante, nous n'avons plus trouvé de remorqueurs ou bateaux d'intérieur aménagés pour la circonstance et ce sont alors des navires plus importants qui offrent de tels services, surtout sous pavillon anglais! Dès 1896, on trouve la trace des Belgique et Marguerite, cette dernière première du nom car il y en eut quatre.

À la fin du mois de mai 1930, les journaux annoncèrent qu'un service pour passagers venait d'être établi entre Anvers et Ostende par la Société des Bateaux Belges.

Depuis la fin de la RTM, et avant même que ses dernières malles ne furent vendues, on se préoccupa tout naturellement à Ostende d'une réorganisation de l'avant-port que la compagnie avait pratiquement monopolisé.



Ostende — La Malle à Turbines « Jean Breydel » à



L'ancienne malle jan breydel (photo: Beeldbank Oostende)

Ils furent suivis en 1897 par une première visite du vapeur à aubes Nelson que l'on trouve encore en 1899: l'Écho du 2 juillet écrivait en effet que *"le steamer à aubes Nelson, qui l'an dernier a fait durant toute la belle saison des excursions en mer, va sous peu arriver à Ostende pour reprendre le même service dès le 16 juillet prochain, sous la direction de Mr. E. Collard"*.

En 1902, un vapeur anglais, le Southampton, vient s'ajouter à notre liste déjà longue et offre ses services en parallèle à la Marguerite. Un autre exemple date de 1906 quand le 26

juillet fut annoncée la Reine des Plages. En date du 26 juillet, on pouvait lire le message de Flessingue disant *"het stoomschip Reine des Plages varende met plezierreizigers tussen Vlissingen en Oostende, heeft deze namiddag uitgaande op de rede de zuigerstang gebroken waarna het schip door een sleepboot terug op de haven moest worden gesleept; de machine wordt bij Maatschappij De Schelde gerepareerd"*. Ce navire avait offert ses services depuis 1904. Le 31 janvier 1907, on lisait dans le journal que vers 11 heures trente du matin, *"l'hélice du bateau la Marguerite qui transporte les passagers de l'estacade à l'autre rive a été*

prise dans les chaînes du dragueur - son service sera suspendu et sera repris ce soir par le transbordeur Réserve II". Depuis 1910 opéra une nouvelle Marguerite, anciennement Walcheren, dont furent tirées bien des cartes-postales. En 1923, c'est sans doute la dernière Marguerite du nom pour laquelle on annonce le 28 juillet *"excursions à Flessingue le jeudi à 7 h. - à Blankenberge et Zeebrugge le vendredi à 2 h. S'adresser 2, rue de Flandre à Ostende"*. En 1926, on trouve à nouveau un remorqueur, l'Alice, *"navire d'excursion à Ostende"*; en septembre, on pouvait lire que *"ce remorqueur destiné à des excursions à Ostende et propriété*



de Mr Devos d'Ostende, a abordé il y a quelque temps le vapeur anglais *Effie Gray* sortant du port avec une cargaison de fruits". Plus tard, l'*Alice* fut mise à la chaîne par intervention d'un huissier. Toujours en août 1926, on trouve encore le *Zeeland* qui fit des excursions Ostende-Blankenberge avec 300 passagers. Nous faisons à nouveau un petit saut dans le temps pour en arriver à l'article du *Carillon* en date du 7 août 1929, qui disait "dimanche dernier vers 2 h le navire à moteur *Joseph IV*, patron Van Loocke, d'Ostende, rue Neuve, construit l'année dernière, et qui fait depuis cette saison des excursions en mer, a coulé. La collision a eu lieu avec le *Knocke*, également un navire d'excursion, ancien remorqueur transformé, appartenant à Mr Beaupré, rue d'Amsterdam à Ostende. Le *Joseph IV* rentrait au port tandis que le *Knocke* quittait le chenal. Ce dernier a coupé de l'étrave le côté bâbord du *Joseph IV* dont l'arrière s'enfonçât et qui sombra en 7 minutes presque à hauteur de l'endroit où le *Vindictive* fut

échoué". Il y eut 40 rescapés, 9 tués et 5 passagers manquants. Quant au navire, on peut encore lire "mardi matin le *Joseph IV* a été remorqué tout en étant immergé, vers le bassin d'échouage; mardi après-midi il a été renfloué et tiré sur la grille derrière la minque communale".

À la fin du mois de mai 1930, les journaux annoncèrent qu'un service pour passagers venait d'être établi entre Anvers et Ostende par la Société des Bateaux Belges. Ils ajoutaient "on connaît le succès, sur deux grands fleuves, nos rivières et nos canaux des bateaux-mouches, dont la Société des Bateaux Belges possède une petite flottille de 22 unités. Le *s/s Miramar*, qui est un véritable bateau de mer, fera le nouveau service. L'inauguration du service a eu lieu samedi". Enfin, en juillet 1932, l'ancienne malle Jan Breydel devint un bateau d'excursions sous le nom *Tourist*. Mais le *Littoral* du 11 mars 1933 écrivit: "le *Tourist* devait être vendu publiquement à Anvers le 27 février dernier. Cette vente n'a pas eu lieu et son armateur, M. Victor de H. Slama, de Tunis, vient de communiquer à la presse l'avis suivant: 'La vente judiciaire a été annoncée vexatoirement (sic) pour une cause contestable, ni liquide, ni exigible. La vente a été annulée contre dépôt de la somme réclamée jusqu'après arrêt définitif'. Et le journal de conclure "le *Tourist* est actuellement préparé pour partir en croisière d'Anvers vers la Méditerranée. L'itinéraire, la date de son passage etc. seront annoncés ultérieurement. Ensuite il sera affecté à un service régulier". Mais il semble qu'il termina sa carrière en transportant des Bédouins de l'Afrique du Nord vers Jeddah, en pèlerinage.

Les lecteurs qui, tout jeunes, eurent l'occasion de passer des vacances à la mer dans les années 1950-60 se souviendront du nombre d'amphibies qui avaient été récupérées des 'stocks américains' et servaient aux promenades en mer à partir de bien de nos plages. Mais trente ans plus tard, on assista à une explosion de ces activités et à l'établissement de véritables armements côtiers qui se spécialisèrent dans la pêche et les excursions, avec des navires qui devenaient de plus en plus importants et pouvaient emporter des dizaines de passagers pour les plus gros. Voici la situation de ces 'armements' relevée en 1988: à De Haan: G. Dufour; à Knokke-Heist: M. Van den Broucke; à Nieuport: Verstraeten-Vieren; à Bredene: Sportfishing bvba et U. Van Ovenberghe et à Ostende: Bounty PVBA, M. Seeger, Sun-Ships pvba, Van Nieuwenhuysse & Matagne, et la Rederij Noordzeefishing bvba. En 1993, on trouvait à Ostende parmi les 'navires à passagers' le *Manto* construit cette année par Mercantile-Béliard; il appartenait à la Sea Flight International NV, sis Bargestraat, 7. Ce navire de 30 mètres de long et 10 de large avait un tonnage de 317 tonnes brutes et 104 tonnes nettes et était muni d'un moteur d'une puissance de 3.364 KW, lui donnant une vitesse de 40 nœuds! Il fut cependant rayé en 1997 et vendu en Grèce.

André Delporte (†)



ArcelorMittal Gent (Foto: Koos Fernhout)

Maritieme staalindustrie in de lift

Na de tweede wereldoorlog tekende zich een langzame kentering af in de West-Europese staalindustrie. De lokale ijzererts- en steenkoolmijnen geraakten stilaan uitgeput zodat men stapsgewijs een beroep moest doen op overzeese grondstoffen waarvan de kostprijs goedkoper uitviel dan die van de lokale productie. Daar zowel ijzererts als steenkool via maritieme weg werd aangevoerd, ging men hoogovens bouwen in de nabijheid van de havens. Zo ontstond, onder meer, Usinor in Duinkerke en Sidmar langs het zeekanaal Gent-Terneuzen. Grote zeeschepen konden zo rechtstreeks aan de kade van het staalbedrijf aanleggen om er erts en steenkolen te lossen en de afgewerkte producten af te voeren.

Terugloop van 's lands staalproductie

In ons land ging de Waalse staalnijverheid dan ook langzaam teloor en van de vijf hoogovens die wij onlangs nog telden, branden voor het ogenblik enkel nog de twee van ArcelorMittal Gent. Terneuzen krijgt weldra een grotere zeesluis zodat nog grotere zeeschepen aan het Gentse staalbedrijf zullen kunnen aanleggen. Voeg daarbij dat er ook plannen bestaan om er een derde hoogoven te bouwen.

Deze plannen zullen wellicht de terugloop van de staalproductie in ons land afremmen. In 2012 kromp de productie opnieuw van 8 naar 7,4 miljoen ton, hetzij bijna de helft minder dan de 10,7 miljoen ton van 2008. Zo'n 63 procent van onze productie is voor rekening van Gent en 37 voor de Waalse industrie.

Qua vooruitzichten is het duidelijk dat ArcelorMittal Gent over sterke troeven beschikt om de uitdagingen van de toekomst aan te gaan.



elektrische vlamboogoven van ArcelorMittal
(Foto: ArcelorMittal)



de maritieme afdeling van SMST, voorheen Roden Staal in Drachten (NL) (Foto: Leeuwarder Courant)

Europese overcapaciteit

Qua terugloop van de staalproductie volgt ons land de Europese trend. Inderdaad, in de EU-27 slonk de productie in 2012 met 4,4 procent naar 169,4 miljoen ton. De automobielandindustrie is de voornaamste klant van de sector en men weet dat ze met een sterk verminderde verkoop wordt geconfronteerd. Het gevolg hiervan is een duidelijke overcapaciteit op de Europese markt. Sluitingen en afbouw van staalbedrijven zijn nu schering en inslag, zoals dat onlangs nog gebeurde in het Luikse bekken van ArcelorMittal.

Een verdere verschuiving naar maritieme locaties toe zou de terugloop op het Europese staalfront misschien kunnen afremmen. Zo heeft ArcelorMittal onlangs besloten een derde hoogoven in Duinkerke op te starten. Ook de bouw van een elektrooven in Gent wordt overwogen. Voor de zeehavens is deze evolutie van essentieel belang. De staalnijverheid is immers een grote verbruiker van grondstoffen die aanzienlijke trafiekvolumes aanvoert en afgewerkte producten afvoert, wat ook de tewerkstelling in de havens bevordert.

Wereldwijde expansie

Europa is evenwel de wereld niet. Volgens de World Steel Association stelt de staalindustrie het wereldwijd bijzonder

goed. De sector zit de jongste jaren opnieuw in de lift, zodat het volume van de geproduceerde hoeveelheid ruwstaal in 2012 nog met 1,2 procent toenam naar 1,55 miljard ton. Dat was ongetwijfeld een nieuw wereldrecord.

Vergeleken met 2000 beliep de wereldproductie toen slechts 849 miljoen ton. In 2004 rondde men voor het eerst de kaap van de 1 miljard ton af, en net voor de crisis van 2007 bedroeg de wereldproductie 1,35 miljard ton. Conclusie: op acht jaar tijd is de wereldproductie met maar liefst 50 procent gestegen!

Hoe komt het nu dat 's werelds staalproductie fors expansief is? China is er voor een groot deel de oorzaak van. Dat land is heden ten dage goed voor circa de helft van de wereldproductie: 716 miljoen ton in 2012 op globaal 1,55 miljard ton. Sinds 2005 is de productie in China omzeggens verdubbeld. Vergeleken met de Europese productie (169,4 miljoen ton) mag men zeggen dat ons continent achteraan de Chinese staaltrein bengelt.

Maritieme lokalisatie van de staalindustrie

Dat de Europese staalindustrie moeilijke tijden tegemoet gaat, lijdt geen twijfel. De politiek onderschat de dynamiek van de markt en loopt de feiten steeds achterna. Ze doet weinig moeite om de Europese

staalnijverheid te verdedigen en ze te behoeden voor de harde concurrentie die vanuit China overwaait. 'Gouverner, c'est prévoir', zeggen onze zuiderburen, maar zowel voor België als voor vele Europese landen is dat een loos adagium.

Vergeeten we evenwel niet dat de 'maritimisatie' van de staalindustrie nog altijd in de lift zit. Op structureel en organisatorisch vlak doet men wanhopige pogingen om de hoogovens die dieper in het land zitten, productief te houden. Dat is onder meer het geval in Elzas-Lotharingen en rond Duisburg. Maar zullen die sites het nog lang kunnen uithouden tegen de lokalisatie van nieuwe bedrijven langs de zee en de grote zeekanalen? Erts- en kolenschepen worden alsmaar groter en kunnen de transportkosten gevoelig drukken. De toekomst van de staalindustrie ligt ongetwijfeld in deze nieuwe sites en daarom ook zullen de bedrijven dieper in het land gelegen mettertijd de deuren moeten sluiten. Voor ons land blijft Vlaanderen veilig, terwijl het Waalse staalverhaal langzaam zal uitsterven.

bron: World Steel Association – statistieken 2012 / De Lloyd, februari 2013

Henri Rogie



Foto: DG/COM



Foto: Jorn Urbain

De Marine: een boeiende wereld, gedreven zeelieden

Navy Days
marinebasis Zeebrugge,
6 en 7 juli 2013

militaire schepen

tentoonstellingen

infostanden

muziek & animatie

Kiezen voor de Marine is kiezen voor een beroep vol actie en afwisseling, als lid van een specialistenteam. Bovendien biedt de Marine van vandaag een verrassend brede waaier aan jobs. Op 6 en 7 juli kunt u die allemaal ontdekken tijdens de 33ste Navy Days in de marinebasis van Zeebrugge. Gedreven bemanningsleden van een twintigtal Belgische en buitenlandse schepen loodsen u met plezier binnen in hun boeiende wereld.

Brede waaier aan beroepen

De Marine beschikt over zeer performante schepen: multifunctionele fregatten, mijnenjagers, een commando- en logistiek steunschip, een oceanografisch onderzoeksschip, een opleidingszeilschip en een vloot hulpschepen. Er zijn trouwens twee gloednieuwe patrouilleschepen in de maak. De diversiteit in de marinevloot is de vertaling van de grote verscheidenheid in het takenpakket.

Naast de opdrachten in territoriale wateren en langs de kust, krijgt de Marine hoofdzakelijk internationale opdrachten toegewezen. Dit gaat van mijnenjagen in zowel zuidelijke als noordelijke Europese wateren, als lid van het permanente NAVO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1 of in het kader van de Belgisch-Nederlandse samenwerking, tot het afleveren van hulpgoederen langs de Afrikaanse westkust of de strijd tegen de piraterij aan de Afrikaanse oostkust in de EU-operatie Atalanta. Op diplomatiek vlak zijn de schepen van de Marine onmiskenbaar echte ambassadeurs voor ons land. In de territoriale kustzone controleert de Marine in samenwerking met de Kustwachtpartners het scheepvaartverkeer, controleert ze de visserij, levert ze strijd tegen vervuiling, staat ze politie en douane bij, helpt ze met de beeldopbouw ten behoeve van het Maritiem Informatiekruispunt, neemt ze water-, bodem- en visstalen voor wetenschappelijk onderzoek en nog veel meer. 24 uur op 24, zeven dagen op zeven, houdt de Marine een RDS-schip (ready duty ship) standby om onmiddellijk bijstand te leveren in geval van een noodsituatie op zee (pollutiebestrijding, ramp, reddingsactie, opruimen van explosieven, enz...).



Foto: Jorn Urbain



Foto: Jorn Urbain

En of het nu gaat om het escorteren van koopvaardij schepen in gevaarlijke gebieden, het handhaven van een blokkade of het mijnenjagen in internationaal verband, steeds weer krijgt onze kleine maar flexibele en onmiddellijk inzetbare Marine felicitaties voor haar professionele aanpak en de gedrevenheid en vakkennis van haar medewerkers. Elk bemanningslid, van technicus tot kok, van navigator tot dekmatroos, van officier bewapening tot secretaris, is een ware specialist in zijn of haar vak. Daarnaast voert iedereen behalve de eigen specialiteit nog andere functies uit. Zo is elk bemanningslid van een schip ook opgeleid tot brandweerman en etaleert het hele team bij 'man-over-boord' een sterk staaltje coördinatie.

Het dient echter ook vermeld, dat de marineschepen deze variëteit aan taken en opdrachten alleen maar tot een goed einde kunnen brengen dankzij de technische, logistieke en administratieve ondersteuning, geleverd door tal van gespecialiseerde diensten aan de wal. En door de kwalitatieve opleidingen die de verschillende competentiecentra van Defensie verzekeren.

Navy Days

Op 6 en 7 juli zet de marinebasis van Zeebrugge van 10.00 u. tot 18.00 u. haar deuren open voor het grote publiek. Een twintigtal schepen is er toegankelijk voor het publiek. De bemanningsleden staan klaar om u hun verhaal te vertellen en u te laten kennismaken met het leven aan boord. Behalve alle types schepen van de Belgische vloot, zijn er ook deelnemende schepen uit o.a. Algerije, Polen, Rusland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Nederland en Letland.

Ook de imposante scheepslift en verschillende ateliers en onderhoudswerkplaatsen zijn te bezichtigen. Daarnaast vindt u een vijftigtal infostanden over Defensie, haar partners en het maritieme erfgoed. Animatie is verzekerd met een klim- en fantoren, duikinitiaties, havenrondvaarten, concerten van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine en diverse andere muzikale gezelschappen, reddingssimulaties, demonstraties door veiligheidspersoneel, brandbestrijdingsdemonstraties, enz... Voor de allerkleinsten is er een grimestand, een springkasteel, een hindernissenparcours en het grote Marine-ganzenspel.



Foto: Jorn Urbain

B-dagtrip en Kusttram

In elk Belgisch station kunt u een voordelig evenementenbiljet (code 670) kopen en aan elke tramhalte van De Lijn een evenemententicket voor de Kusttram. Tramhalte 64 (Zeebruggekerk) ligt op 400 meter van de marinebasis. Gratis pendelbussen brengen u van het station 'Zeebrugge-strand' naar de basis én terug. Maakt u gebruik van het openbaar vervoer, dan belooft de Marine u hiervoor. Met uw B-dagtripticket of Kusttramticket heeft u bij aankomst in de marinebasis recht op een gratis programmaboek.

Franky Bruneel

Meer weten?

Organisatiebureau Navy Days
Marinebasis Zeebrugge
Graaf Jansdijk 1
8380 Zeebrugge

tel. +32(0)50-55.82.78
fax: +32(0)50-55.81.65
e-mail: navydays@mil.be
web: www.mil.be/navycomp



Foto: Jorn Urbain

Les étranges destins de l'U-31

Janvier 1915

Kaiserliche Marine

trois sous-marins

mystère!

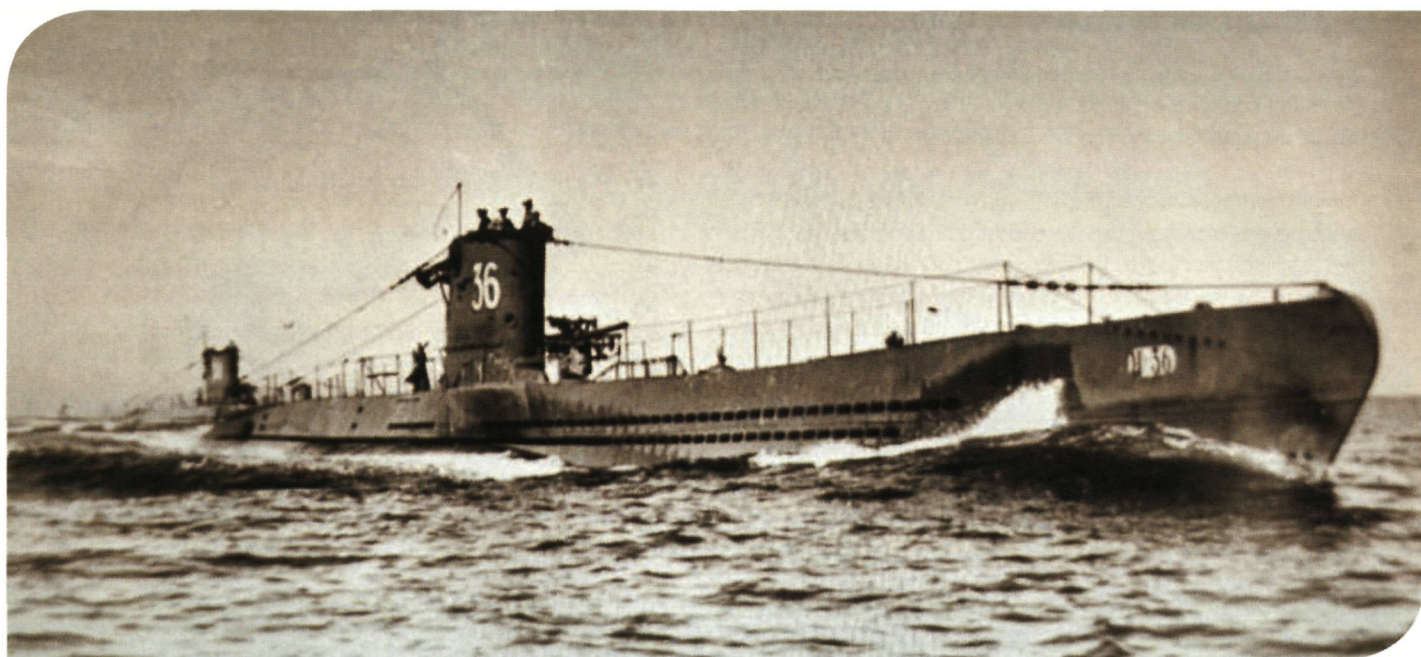
Janvier 1915. Wilhelmshaven, base navale de la 'Kaiserliche Marine', Land de Basse-Saxe. (Allemagne). L'aube de ce vendredi 13, les U-boats U-22 (Kpt. Lt. Bruno Hoppe), U-31 (Ob.Lt. Siegfried Wachendorff) et U-32 (Kpt. Lt. Freiherr Edgar von Spiegel von und zu Peckelsheim) quittent leur mouillage un à un, pour entamer une longue patrouille de chasse qui les mèneront, via l'est de l'Angleterre, vers les côtes françaises et la Manche. De ces trois sous-marins, l'U-31 ^(*) ne regagnera pas sa base à l'issue de sa première patrouille opérationnelle. Une disparition non expliquée? Pourquoi.

En effet, cinq mois plus tard, d'une plage anglaise des promeneurs aperçurent un sous-marin naviguant lentement en surface, comme paré à l'attaque. En fait, tel un fantôme à la dérive, poussé par le vent et le courant, celui-ci vint s'échouer sans vie, sur la plage de Great Yarmouth (GB). ^(**)

Le lendemain à marée haute, la Royal Navy le toua vers le port de Lowestoft, aux fins d'enquête. Une visite à bord ne révéla rien de spécial si ce n'était une odeur pestilentielle et que tout l'équipage semblait endormi dans les couchettes. En fait, les 34 hommes étaient morts. Inspectant les lieux plus avant, les

experts relevèrent que les dernières mentions du log-book remontaient au 16 janvier et témoignaient que la patrouille s'était déroulée normalement jusqu'à ce jour-là.

A force d'analyses et d'investigations, une explication simple et plausible fut avancée pour éclaircir le mystère. Selon la procédure en vigueur, l'U-31 avait dû se poser sur le fond pour y passer la nuit en toute sécurité. Les officiers et l'équipage s'étant endormis, seuls veillaient sur cet univers clos, deux matelots 'de quart de fond' dans le poste central. Par négligence ou somnolence, ces derniers n'auraient pas contrôlé la qualité de l'air



le U-35, même type que le U-31



l'UC-61, échoué sur la plage de Wissant (FR)

et/ou n'auraient pas remarqué l'insidieuse augmentation du taux de CO_2 et de gaz nocifs (réaction de l'acide des batteries avec l'oxygène de l'air) dans les compartiments. Et donc, les bouteilles d'oxygène n'ayant pas été ouvertes en temps opportun, l'équipage passa insensiblement du sommeil à la mort. Ensuite, au fil des semaines, l'entrée dans les ballasts de plongée d'air comprimé fuyant par quantités infimes, négligeables en navigation normale, finit par s'y accumuler au point de chasser suffisamment d'eau pour rendre une flottabilité positive au sous-marin. Le vent et les courants marins firent le reste.

Ce ne fut qu'après la guerre que les circonstances de la disparition de ce U-boot furent divulguées et surtout, qu'il était tombé intact aux mains des Anglais!

Se non è vero è bene trovato!

Car, avouons-le, cette version des faits relatée par Lowel Thomas ⁽⁹³⁾ est pure légende. Cet auteur connu pour ses belles histoires, passionnantes à lire, ne fut jamais un prince de la vérité historique. Loin s'en faut! Ajoutons en outre, que le 13 janvier 1915 n'était pas un vendredi, comme le redoutent les superstitieux, mais un mercredi! Dommage donc pour les amateurs d'ésotérisme et autres inconditionnels de pseudo-mystérieux phénomènes, mais tel ne fut pas le destin du l'U-31! Car voici...

Ce vendredi 15 janvier 1915, en fin de matinée, un bâtiment de la 'Royal Navy' patrouille au large des côtes anglaises, lorsque soudain ses hommes de veille aperçoivent dans la brume, une

forme à demi-submergée qu'ils identifient comme étant un sous-marin allemand. Celui-ci, naviguant en surface, semblait se diriger lentement vers eux. A bord du patrouilleur, la sonnerie d'alarme retentit, enjoignant l'équipage de rejoindre les postes de combat et les canonnières leurs pièces!

Tandis que la silhouette métallique se rapprochait pour se positionner dangereusement à moins d'un nautique, les marins anglais angoissés, attendaient l'ordre d'ouvrir le feu. Mais celui-ci se fit attendre. Sans doute que le 'vieux' calculait l'instant propice pour porter le coup de grâce. C'est alors que sur la passerelle, on le vit sortir discrètement un papier de sa poche sur lequel était silhouetté un sous-marin. Après l'avoir longuement analysé, le commandant reprit ses jumelles, consulta à nouveau son document et, contre toute attente, donna l'ordre de fin d'alerte. Stupéfaits, les canonnières abandonnèrent leur poste, tandis que l'U-boot s'éloignait.

Au cours de l'après midi de ce même jour, ce fut au tour de la vigie d'un torpilleur allemand de type A.1 qui patrouillait au large des côtes hollandaises, d'annoncer soudainement: 'Sous-marin, un quart sur bâbord avant'. Pour parer, le 'Kapitän-leutnant' fit appeler aux postes de combat, tout en observant la manœuvre de l'adversaire. Evaluant une dernière fois la distance avant d'ouvrir le feu, il reconnut in extremis la silhouette d'un de leurs grands U-boots. Ce dernier, sans réagir aux signaux optiques d'identification, s'éloigna lentement et disparut dans la brume.

Le lendemain, des habitants de la station balnéaire de Yarmouth (GB) furent très surpris de voir une énorme masse sombre échouée sur leur plage. Il s'agissait d'un sous-marin, allemand



U-118 Hastings, le 15 avril 1919

de surcroît, mais ils n'en apprirent pas d'avantage ce jour-là, car un cordon de soldats empêchait toute approche du mystérieux navire. De cet étrange submersible que ni les Anglais ni les Allemands n'avaient attaqué et dont la carrière se mourait sur une plage britannique.

Il fallut attendre plusieurs années pour connaître la clé de ce mystère. Pour apprendre qu'il s'agissait en fait, d'un des épisodes maritimes les plus extraordinaires de la Première Guerre mondiale; d'une des plus audacieuses opérations secrètes menées par la marine britannique.

Flash-back

Fin 1914 déjà, Winston Churchill (1874- 1965), alors Premier Lord de l'Amirauté, s'inquiétait des nombreux succès remportés par les sous-marins allemands aux dépends des navires alliées. Convaincu que les services secrets britanniques ne pourraient avant longtemps, lui fournir des informations concrètes quant à leurs caractéristiques techniques et offensives, il conçut alors le plan de s'emparer d'une de ces unités pour l'étudier en détail.

Ainsi, dans le plus grand secret fit-il recruter une poignée d'officiers sous-marins au sein de la 'Royal Navy' qui, hormis leurs connaissances professionnelles et la parfaite pratique de l'allemand, étaient tous volontaires pour mener une opération risquée en territoire ennemi. Leur mission: se rendre à Wilhelmshaven, s'emparer d'un sous-marin allemand et le ramener en Angleterre! Lorsqu'un des membres du team objecta qu'ils n'étaient pas assez nombreux pour exécuter, fussent les manœuvres de plongée, Churchill lui répliqua avec flegme qu'ils ne devraient point plonger, mais naviguer en surface! Et pour rassurer les autres, il ajouta qu'ils ne seraient pas interceptés car d'une part, les Allemands n'attaqueraient jamais un de leurs sous-marins et d'autre part, les patrouilles alliées seraient prévenues du déroulement de l'opération et disposeraient des caractéristiques de l'U-31.

Deux semaines et demie plus tard, le commando, qui avait été acheminé par des agents anglais et pris en charge ensuite par la résistance hollandaise, arriva à Wilhelmshaven. Vêtus d'uniformes de la 'Kaiserliche Marine', ces hommes réussirent par subterfuge, à pénétrer tôt le matin de ce vendredi 15 janvier, dans la base navale. Lançant un ordre bref au planton, celui-ci les laissa passer et, d'un pas décidé, ils montèrent à bord d'un sous-marin amarré au bout du quai. Sans délai, ils entreprirent les manœuvres de départ et peu après, l'U-31 déborda le musoir du port et mit le cap au sud, en route vers le port (alors militaire) de Douvres.

Hélas, le lendemain, alors qu'il se situait par le travers de Lowestoft, il talonna plusieurs fois sur un banc de sables et finit par s'y immobiliser. La marée de jusant et le peu de précision de positionnement de l'époque, l'avait paralysé sur des hauts-fonds ^(*). Toutefois en fin d'après-midi, la marée de flot le releva de sa fâcheuse position mais, ses appareils de gouverne étant endommagés, il n'était plus maître de sa manœuvre. Irrémédiablement drossé vers la côte, il s'échoua sur la plage de Yarmouth d'où la 'Royal Navy' vient le prendre en remorque pour l'amener discrètement en cale sèche et y faire l'inventaire! Jusqu'à la fin de la guerre l'état-major allemand ignora tout des raisons de la disparition de son U-boot et jamais personne ne soupçonna le subterfuge machiavélique imaginé par W. Churchill!

Wenn es nicht wahr, es ist gut erfunden!

Désolés de décevoir une fois encore, mais la capture de ce sous-marin U-31 est (aussi) une pure fiction, car jusqu'à ce jour, celui-ci n'a pas encore été retrouvé, encore moins son épave.

Dans les deux cas susmentionnés, il s'agit d'une de ces nombreuses pseudo-mystérieuses énigmes, créées de toutes pièces par quelque journaliste ou romancier à l'imagination fertile et qui répondent à un engouement rémanent d'un

certain public. Telle fut aussi l'histoire du soit disant sous-marin hanté allemand UB-65, dont l'ami Yves D. nous livre la légende et la vérité historique sur son web-site ^{(*)5}. Tout en précisant que cette fois, son épave fut retrouvée en août 2004, à l'ouvert de Padstow (Land's End - GB) par Innes J. McCartney et son équipe de plongeurs.

Que l'U-31 se soit perdu corps et biens en naufrageant sur une des 220.000 mines qui furent mouillées par les belligérants en Mer du Nord pendant la Grande Guerre a infiniment moins de panache qu'une disparition dans des conditions mystérieuses. Mais cette 'version-mines' a le mérite d'être historiquement plus vraisemblable et nul ne doute qu'un jour son épave retrouvée, confirmera les causes exactes de sa disparition.

Quant à nous, fustigeons donc les récits certes plaisants à lire, mais puisés ci et là sans en collationner l'origine. Les chercheurs chevronnés iront toujours puiser aux sources officielles et recoupées, qui ont pour noms 'Befehlshaber der U-Boote', 'Freiburg Bundesarchiv', 'BAMA' ou encore, celles archivées à Vincennes, Brest, Lorient, Kew, Washington ou ailleurs!

.... And this is not a good story, this is true!

Saint Bernard du Spuikom



U-118 Hastings, le 15 avril 1919

(*)1 Type 31, commissionné le 18.09.1914. LOA: 64,70 m x 6,32 x 3,56 de TE.

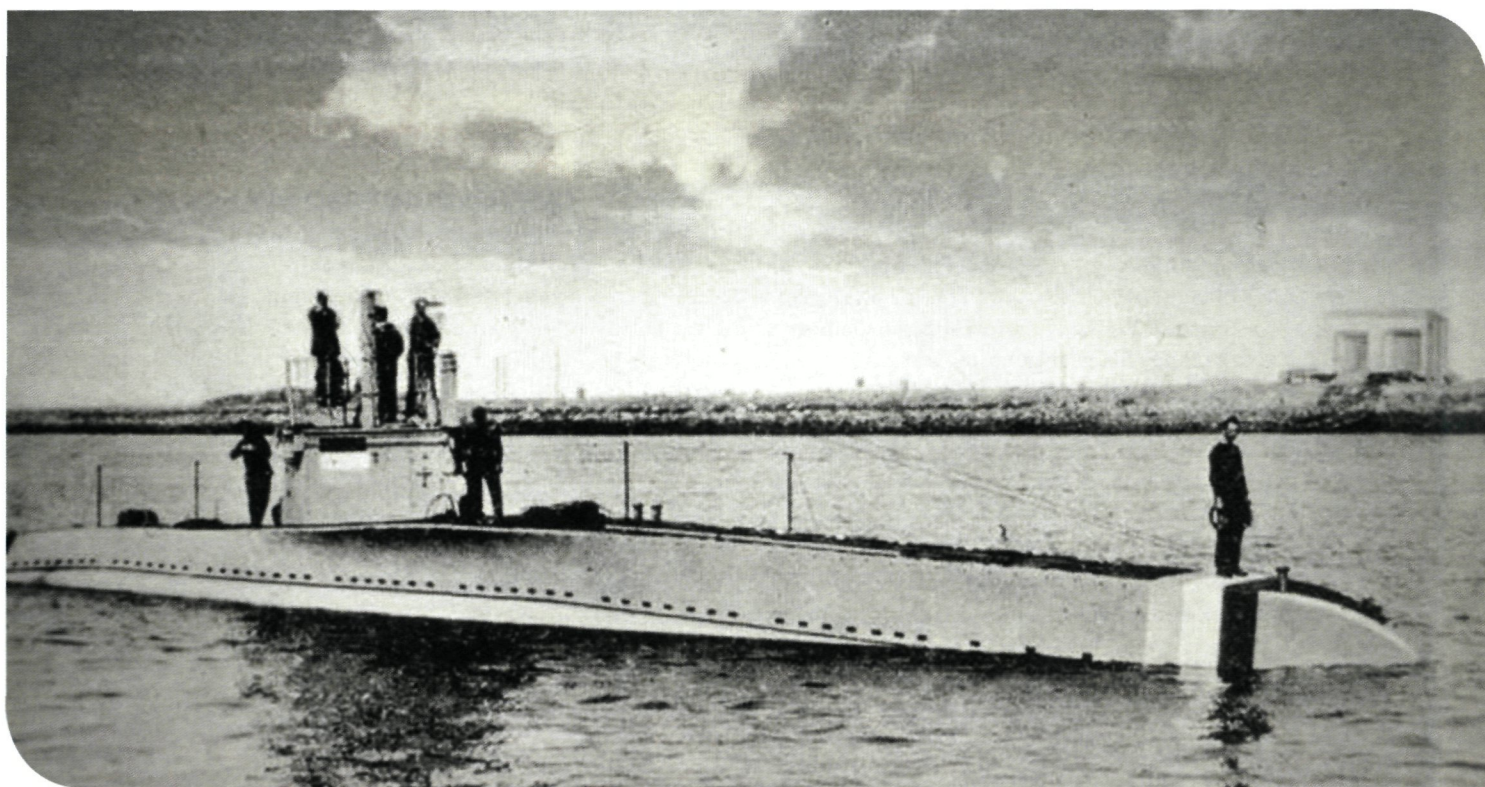
Dépl. total 970 t, vit.16,4 / 9,7 Kn., 1 canon de 105 mm. Equipage 34 hommes.

(*)2 Ne pas confondre avec l'échouage du U-118 le 15 avril 1919 qui, étant toué vers Scapa. Flow pour y être ferrailé, rompit sa remorque au cours d'une tempête et s'échoua sur la plage d'Hastings (Sussex), devant le Queens Hôtel, où il suscita longtemps la curiosité d'un nombreux public.

(*)3 Cfr. son livre Les corsaires sous-marins, d'après les souvenirs du commandant Ed. von Spiegel (U-32). Ed. Payot Paris - 1930

(*)4 D'autres U-boots subirent le même sort, tels les: UC-8 : échoué le 04.11.1915 sur une plage Hollandaise près de Terchelling; UC-5 : échoué le 27.04.1916 dans le Shipwash Shoal (GB); UB-6: échoué le 12.03.1917 sur la plage de Hellevoetsluis (PB); UC-61: échoué le 26 juillet 1917 sur la plage de Wissant (F), etc...

(*)5 <http://www.histomar.net/GSM/htm/ub65.htm>



l'UC-8 échoué aux Pays-Bas, le 4 novembre 1915



v.l.n.r. secretarissen-generaal F. De Meulder, voorzitter P. Van den Bulck, ondervoorzitter D. Mormont en penningmeester G. Puylaert (foto: Freddy Philips)

State of the Belgische Zeevaartbond – BZB

Op 28 maart 2013 heeft de Belgische Zeevaartbond (BZB) / Ligue Maritime Belge (LMB) haar jaarlijkse algemene vergadering gehouden onder het voorzitterschap van ere-kapitein-ter-zee Patrick Van den Bulck, in het voormalig hotel van barones Albéric Rolin, sinds 1944 de zetel van het 'Huis der Vleugels', in Brussel. Zoals gebruikelijk was dit voor het directiecomité een gelegenheid om aan de talrijke leden verslag uit te brengen over wat er gaande was in 2012 in en om de vereniging.

Na één minuut stilte ter ere van Commandant Roger Ghys, de laatste bevelvoerder van het o/s Mercator, who crossed the bar op 12 november 2012, en mevrouw Chr. De Swert, een leerkracht van het 'Centre de Navigation de Plaisance' (CNP), die op 18 juli 2012 verongelukte, deelden de voorzitter en de secretaris-generaal, kapitein t.l.o. François De Meulder, het volgende mee:

- Op gebied van wereldscheepvaart steeg het volume van het wereldgoederenverkeer overzee in 2011 met 4 procent en bereikte het een totaalvolume van 8,7 miljard d.w.t. (bron: UNCTAD Review of Maritime Transport – 2012). Dit is een goede maatstaf voor het meten van de vraag naar maritiem vervoer, havencapaciteit en logistieke diensten. Ditzelfde

rapport merkte op dat de totale maritieme transportcapaciteit in datzelfde jaar met 10% was toegenomen. De totale capaciteit van de wereldhandelsvloot bedraagt nu ongeveer 1.6 miljard d.w.t. In feite is de totale transportcapaciteit in 10 jaar tijd met een factor 2 toegenomen. Het steeds groter wordend verschil tussen vraag en aanbod is eigenlijk slecht nieuws voor de hele scheepvaartcluster. Vooral als we het verwachte rendement in acht nemen met enerzijds het aanbod van scheepstonnage dat blijft groeien en anderzijds de onzekere economische vooruitzichten die de vraag naar meer maritiem transport in de weg staan. In overeenstemming met de toename van het wereldgoederenverkeer is de totale omzet van de havens in 2011 met niet minder dan 5,9% toegenomen. Dit uitgesproken verschil tussen vraag en aanbod oefent een permanente druk uit op de bevrachting en dit beïnvloedt de financiële toestand van de rederijen negatief.

- Uiteindelijk worden de winstverwachtingen zwaar aangetast. Niettemin blijft het maritiem transport het sluitstuk van de wereldhandel en de globale economie. Niet minder dan 80% van het volume of 70% van de waarde van de wereldhandel wordt overzee vervoerd en wordt in de havens overgeslagen.
- De Belgische handelsvloot, met een capaciteit van ongeveer



fregatkapitein Hans Huygens tijdens zijn merkwaardige en rijk geïllustreerde voordracht (foto: Freddy Philips)

14 miljoen d.w.t., vertegenwoordigt ongeveer 1% van de totale wereldhandelsvloot. De vloot blijft toegespitst op hoogtechnologische transporten met een uitgesproken meerwaarde evenals het transport van aardolie en afgeleide producten en massagoederen. In acht genomen dat de wereldeconomie in de komende 25 jaar gestuurd zal worden door de niet aflatende vraag naar energie, is de Belgische handelsvloot goed geplaatst om haar plaats in de wereldhandelsvloot te behouden. De baggersector blijft heel goede resultaten boeken. Deze sector kent ook verschuivingen in de aard van de opdrachten die worden aangeboden. De sector van de offshore-activiteiten treedt meer en meer op de voorgrond en het is geruststellend te noteren dat de baggersector nu al initiatieven onderneemt om deelachtig te zijn aan deze evolutie.

- In 2012 hebben de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Koninklijke Belgische Redersvereniging diverse beleidsmaatregelen getroffen, waardoor de Belgische reders van een aangepast administratief en juridisch kader kunnen genieten om hun activiteiten

op wereldvlak verder te zetten en uit te bouwen. De publicatie op 30 januari 2013 van de 'Wet houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen de piraten' die de inscheping van privé-milities mogelijk maakt en de heel geslaagde voorlichtingen betreffende de invoering van de voorschriften van de 'UN Maritime Labour Convention 2006' zijn hiervan twee voorbeelden. De werkzaamheden rond de goedkeuring en publicatie van het 'Nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek' zijn nu in een laatste fase. Dat de hele maritieme sector bij de voorbereidende werkzaamheden van dit nieuw wetboek is betrokken, verdient algemene waardering.

- Zoals reeds aangestipt in de vorige jaarlijkse verslagen zal op wereldniveau de vraag naar goed opgeleide scheepsofficieren niet afnemen. De Belgische jongeren die voor een maritieme opleiding hebben gekozen en naast uitstekende academische titels de vereiste STCW-kwalificaties en brevetten kunnen voorleggen, moeten echter beseffen dat de arbeidsmarkt die zij zullen betreden, niet meer begrensd is tot de landsgrenzen maar zich over heel de Europese Unie strekt.

Reders in België en in Europa kunnen zich vandaag kieskeurig opstellen. De heersende scherpe concurrentie dwingt de reders tot een keuze die niet alleen wordt gestuurd door een doorgedreven wil om personeelskosten te beheersen maar veel meer door de persoonlijke meerwaarde op het gebied van inzet, flexibiliteit, werklust en kennis die jonge afgestudeerde officieren kunnen bieden.

In verband met de maritieme opleidingen maakte de Raad van Bestuur volgende reflecties:

- De Vlaamse minister voor onderwijs, Pascal Smet, heeft dit jaar de BZB aangezocht om de instroom van leerlingen, studenten en cursisten uit de verschillende maritieme onderwijsinstellingen in het beroepsleven in kaart te brengen. Daar deze opdracht de mogelijkheden van de BZB ver overstijgt en de toegang tot privégegevens voor de BZB beperkingen inhoudt, werd in overleg met de stakeholders in de 'Begeleidingscommissie voor Maritiem onderwijs' en het secretariaat van 'Are You Waterproof' overeengekomen dat de BZB ondersteuning zou verlenen daar en waar wenselijk.

- Verder bleef de BZB de evolutie binnen het maritiem onderwijs nauwlettend volgen. Tevens werd de BZB uitgenodigd deel te nemen aan de werkzaamheden van de 'Begeleidingscommissie voor Maritiem Onderwijs'.

- Het Vlaams Ministerie voor Onderwijs werkt thans aan een decreet dat een kader moet scheppen waarin de hogere beroepsopleiding (HBO5-, bachelor-, master- en doctoraatsopleidingen) een plaats moeten krijgen in een geïntegreerde hoger onderwijsruimte.

- Er lijkt een algemeen tekort te zijn aan inschepingmogelijkheden voor jongeren die hun twaalf maanden vaart moeten halen om hun diensten als wachtoverste te mogen aanbieden. De juiste redenen voor deze toestand zijn wel niet helemaal duidelijk. Het KBZ, volledig ondersteund door de BZB, heeft deze problematiek bij de Koninklijke Belgische Redersvereniging correct aangekaart en het is hoopgevend dat het onderwerp nu bespreekbaar is geworden met de sociale partners.

Na het overlopen van de stand van zaken van het 'Centre de Navigation de Plaisance' (CNP) en een overzicht van meer dan

vijftien lezingen en/of activiteiten waarbij de BZB betrokken was, blikte de vereniging vooruit op het werkjaar 2013-2014:

- Er is een absolute noodzaak om het aantal leden te verruimen, zowel door het aantrekken van individuele leden als maritieme verenigingen die de doelstellingen van de BZB wensen te ondersteunen.

- Het publiceren van een maandelijkse maritieme agenda moet niet alleen zorgen voor een betere naambekendheid maar moet tevens de synergie bevorderen tussen de leden onderling en de hele Belgische maritieme cluster. Hetzelfde geldt voor de websites en de aanverwante communicatiesoftware die ons moet toelaten veel korter in te spelen op de actualiteit.

- De Raad van Bestuur heeft ook beslist een 'plaquette' uit te geven die niet alleen de rol die de BZB in het verleden heeft gespeeld zal toelichten, maar vooral zal uitpakken met een goed uitgebalanceerde visie voor de toekomst. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden is echter gebleken dat de doelstellingen van de BZB nood hebben aan een diepgaande koerscorrectie. Ook moet een enquête bij de leden antwoord geven op volgende punten:



Voorzitter Patrick Van den Bulck bedankt de spreker (foto: Freddy Philips)



ADF (e.r.) D. Geluyckens in gesprek met KTZ (b.d.) L. Vermaere en FKP H. Huygens, commandant van de F931 Louise-Marie (foto: Freddy Philips)

- de geloofwaardigheid van de BZB
- de opstelling van de BZB als referentiekader en overlegplatform
- de rechtmatige verwachtingen van de aangesloten leden en verenigingen
- de bijdrage die de BZB aan haar aangesloten leden en verenigingen in de toekomst kan aanreiken

Het gaat hier dus om een grondige evaluatie van de bestaansreden en de doelstellingen van de vereniging.

Na deze belangrijke uiteenzetting, kwam er een tweede hoogtepunt van deze 'State of the BZB', toen fregatkapitein Hans Huygens, bevelvoerder van het fregat F931 Louise-Marie, het woord kreeg. Na een opdracht van vier maanden (van november 2012 tot 27 februari 2013) in de Indische Oceaan (Hoorn van Afrika) in het kader van Operatie Atalanta (strijd tegen

piraterij), kwam hij zijn ervaring delen.

Het was een zeer merkwaardige en rijk geïllustreerde voordracht waar al de aspecten en de complexiteit van een dergelijke operatie aan bod kwamen. Gaande van de opwerking van bemanning en schip, tot het operationeel deel zonder de juridische gevoeligheden op zone te vergeten. Belangrijk was ook de opleiding, gegeven aan militaire en politionele Afrikaanse eenheden als basis voor een goede opvolging in de toekomst. Bovendien belichtte fregatkapitein Huygens de verschillende dagdagelijkse aspecten aan boord en o.a., de samenleving van de scheepsbemanning met de ondersteunende leden van de Land-, Lucht- en Medische componenten. Dit alles zorgde voor een boeiend verhaal... in mensentaal.

Well done Sir! The nation thanks you... and now, be our guest for lunch.

Meer info: www.lmb-bzb.be
(links klikken op 'maritieme agenda')

Freddy Philips

Retour d'expérience: Projet EU MARSIC



(foto: Nicolas Lange)

‘Collecte et préservation de preuves et préparation de rapports appuyant les opérations de police en mer’

Centre de formation maritime régional de Djibouti, 10-14 février 2013

Introduction

Le projet de l'Union européenne MARSIC vise à contribuer à la sécurité et à la sûreté maritime dans la région de l'Océan Indien occidental en renforçant le partage d'informations et les capacités de formation⁽¹⁾. Il contribue à la mise en œuvre du code de conduite régional de Djibouti, qui vise à lutter contre la piraterie et les vols à main armée à bord des navires. Le projet porte essentiellement sur le renforcement des capacités et la formation du personnel de l'administration maritime, des responsables et des garde-côtes de la région, notamment en Somalie, y compris au Puntland et au Somaliland. Il prévoit notamment une assistance à la création du centre de formation régional de Djibouti pour les affaires maritimes. Il renforce en outre la capacité des garde-côtes et des administrations des États, à commencer par ceux du Yémen et de Djibouti, à assurer la surveillance

et la sécurité des eaux territoriales en soutenant les activités du centre de partage d'informations maritimes régional de Sanaa (Yémen). Ce centre a été inauguré officiellement en mars 2011 et publie à présent régulièrement des rapports sur les actes de piraterie commis⁽²⁾.

Durant mon dernier déploiement à bord de la frégate BNS F931 Louise-Marie en qualité de LEGAD (legal advisor), à la fin de l'année 2012, j'ai été contacté par un responsable de ce projet et eu la chance d'être retenu afin de préparer, participer et de donner cours dans le cadre d'un séminaire consacré à la collecte et préservation de preuves et à la préparation de rapports appuyant les opérations de police en mer. Le séminaire était destiné à un panel composé d'une vingtaine de militaires, magistrats ou encore de garde-côtes originaires de plusieurs pays de la région. Celui-ci s'est

déroulé pendant une semaine à Djibouti, au mois de février 2013.

Contexte du 'Code de Conduite de Djibouti' et synergie avec EUCAP NESTOR

En janvier 2009, un important accord régional a été adopté à Djibouti par les États de la région, lors d'une réunion de haut niveau convoquée par l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Code de Conduite de Djibouti concernant la répression de la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans l'Océan Indien occidental et dans le golfe d'Aden reconnaît l'ampleur du problème de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans la région. Dans ce document, les signataires déclarent leur intention de coopérer dans toute la mesure du possible, et d'une manière conforme au





(foto: Nicolas Lange)

droit international, dans la répression de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires.

Le Centre Régional de Formation Maritime de Djibouti, créé dans le cadre du Code de Conduite de Djibouti, délivre des formations depuis mai 2011, grâce au soutien pédagogique constant du projet EU MARSIC.

A côté d'EU MARSIC qui est un projet pleinement opérationnel, EUCAP NESTOR⁽⁶³⁾ est une mission de renforcement régionale qui a pour objet de renforcer les capacités maritimes de cinq pays situés dans la Corne de l'Afrique et l'Océan Indien occidental, dans un premier temps. Les synergies entre les deux missions sont naturelles et sont tout à fait complémentaires à la force navale placée sous la direction de l'Union européenne (EUNAVFOR - Opération Atalanta)⁽⁶⁴⁾ et à la mission de formation de l'UE (EUTM) en Somalie.

Droit international et criminalité maritime

L'applicabilité directe (ou effet direct) d'une norme internationale signifie que cette norme crée des droits et des obligations pour les particuliers sans qu'une loi nationale ne la concrétise. Le droit international applicable dans le domaine de la lutte contre la criminalité maritime offre généralement aux Etats un certain nombre de possibilités d'intervention mais ces règles ne bénéficient généralement pas de l'applicabilité directe.

Il revient donc aux Etats d'établir leur compétence juridictionnelle interne à l'égard des personnes suspectées d'avoir commis les faits incriminés malgré les appels à la coopération du droit international⁽⁶⁵⁾. Par exemple, dans la corne de l'Afrique, une relation de cause à effet est facile à faire entre la fragilité de l'arsenal juridique et l'augmentation de la piraterie maritime. Ainsi, si la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer traite bien de la piraterie et en définit les critères, elle reste muette quant aux dispositions à arrêter en termes de répression, laissant aux Etats nationaux toute latitude pour développer un arsenal de dispositions pénales pertinentes⁽⁶⁶⁾.

Il revient donc aux Etats d'établir leur compétence juridictionnelle interne à l'égard des personnes suspectées d'avoir posé des actes s'assimilant à de la piraterie. "Il n'y a pas d'uniformisation sur ce point et la coopération entre Etats n'est que partielle, ce qui porte préjudice à l'efficacité du régime international de lutte contre la piraterie maritime"⁽⁶⁷⁾.

Programme et contenu de la formation

• Droit international et droit pénal national

La première journée de cours fut consacrée au rappel des textes internationaux applicables aux opérations de police maritime et à la façon dont ils sont implémentés dans les droits nationaux dans la région⁽⁶⁸⁾. Ensuite, les dispositifs maritimes mis en place en haute mer pour lutter contre la piraterie furent

examinés, en ce compris les différentes procédures et droits internes Kenyan, Seychellois et de l'île Maurice. Ces 3 pays de tradition juridique anglo-saxonne (common law) sont en effet très actifs dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime dans l'océan indien.

Parallèlement à la procédure nationale qui doit être exécutée, les procédures en vigueur dans ces 3 pays devront être appliquées à bord du navire de guerre en cas d'accord de transfert de pirates présumés (permanent ou au cas par cas). La réussite des transferts et des poursuites à l'encontre de pirates présumés au Kenya, aux Seychelles et à l'île Maurice dépendra des enquêtes et des preuves collectées conformément aux normes et procédures de ces pays telles que stipulées dans leurs droits respectifs.

Concrètement, le personnel clé désigné à bord devra rédiger des déclarations de témoin et pourra être amené à devoir témoigner sous serment devant les cours et tribunaux des pays ayant accepté le transfert de pirates présumés. Les différentes fonctions ont été décrites et expliquées durant le séminaire. Un photographe/cameraman est désigné pour filmer/prendre des photos de l'intervention. Des témoins clés sont, eux,

désignés à bord du navire de guerre et de l'équipe d'abordage, afin de pouvoir, le cas échéant, témoigner des faits. Enfin, une personne est désignée pour le transfert et la conservation des pièces à conviction dans le respect du principe de la 'chain of custody'. En effet, si ce principe est également respecté dans la plupart des procédures pénales nationales, dire que les pièces à conviction sont primordiales dans une procédure de 'common law' est un euphémisme. Ce principe permet de garantir la traçabilité de toute pièce à conviction, du lieu du crime au tribunal, une sorte de chaîne de traçabilité qui doit être scrupuleusement respectée en droit anglo-saxon, la procédure étant essentiellement basée sur des témoignages et des pièces à conviction et non sur des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire comme c'est par exemple le cas dans les lois belges du 30 décembre 2009 réprimant la piraterie maritime⁽⁹⁾. En 'common law', un verdict ne repose parfois que sur une unique pièce à conviction qui jette la lumière sur le délit ou le crime ou lie ou non l'auteur à la victime. C'est justement parce que ces pièces sont déterminantes, que le principe de la 'chain of custody' doit être respecté de manière stricte en droit anglo-saxon.



(foto: Nicolas Lange)

• Techniques de police technique et scientifique

La deuxième journée du séminaire fut consacrée aux techniques de police technique et scientifique. Un officier de police judiciaire français attaché au commandement de la gendarmerie maritime a exposé de manière pratique et concrète les techniques de police technique et scientifique en vigueur à bord des navires de guerre français: scène de crime, empreintes, ADN et balistique.

• Étude d'un cas de piraterie sous la forme d'un jeu de rôles

Les 3èmes et 4èmes jours ont été consacrés à un jeu de rôle dans lequel les participants se sont mis dans la peau du commandant ou du conseiller juridique du patrouilleur 'P645' de la république du Zebuland. La mission consistait à intercepter des pirates se trouvant à bord d'un navire marchand piraté. En fonction des différents événements se déroulant avant et pendant l'interception, des législations, procédures et règles d'engagement en vigueur, les participants devaient rédiger les entrées au journal de bord, les procédures judiciaires ou administratives et enfin remettre les suspects et les objets saisis à la police Kenyane. Les formateurs du séminaire jouaient eux le rôle des autorités avec lesquelles les participants étaient en contact durant cette phase. Les participants ont ensuite été appelés à témoigner au cours d'une simulation de procès, et ont subi le pilonnage de la défense (jouée par le collègue des formateurs) afin de mettre en exergue les forces et les faiblesses de leur travail, qui furent détaillées lors de la 5ème et dernière journée.

Au cours du séminaire, les participants ont pu mesurer l'importance de disposer d'instruments juridiques nationaux afin de lutter efficacement contre la criminalité maritime. En effet, il ne suffit pas de signer une convention internationale, encore faut-il la ratifier et la transposer adéquatement dans son droit national afin de disposer des outils nécessaires pour pouvoir traduire efficacement les criminels en justice.

De plus, les participants ont pu constater qu'il pouvait être complexe de collaborer avec différents acteurs et départements (justice, affaires étrangères, magistrats,...) dans un contexte international. Il est donc indispensable que le personnel clé participant à des missions de police maritime dispose d'une formation de base quant aux techniques et tactiques d'intervention policière et aux procédures judiciaires ou administratives en vigueur. Il est d'autant plus important de connaître et d'exécuter les procédures en vigueur correctement que le succès d'une mission ne s'apprécie dorénavant plus uniquement de manière opérationnelle mais également dans les tribunaux par la suite.

Nicolas Lange

Juriste (attaché) et officier de réserve au Ministère de la Défense belge

(*1)/www.edumar.org

(*2) www.eeas.europa.eu/piracy/regional_maritime_capacities_fr.htm

(*3) www.consilium.europa.eu/eeas/security-defence/eu-operations/eucap-nestor?lang=fr

(*4) F. Naert & G.-J. Van Hegelsom, 'Of Green Grass and Blue Waters: A Few Words on the Legal Instruments in the EU's Counter-Piracy Operation Atalanta', NATO Legal Gazette n° 25, mai 2011, pp. 2-10. Sur Atalanta, voir <http://eunavfor.eu>.

(*5) Voyez, entre autres:

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), faite à Montego Bay le 12 décembre 1982, articles 100 (Piraterie), 108 (Stupéfiants), art. 109 (radio)

- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988 (SUA), art. 5

- Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988, art. 17.1

- Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (New York, 15 novembre 2000), art. 7

(*6) N. Lange, 'Questions juridiques pour la marine belge en opération anti-piraterie au large de la Somalie', R D Mil D Guerre, 2013, à paraître.

(*7) Christelle D., 'L'efficacité du régime international de la lutte contre la piraterie maritime', avril 2010, <http://www.oboulo.com/efficacite-regime-international-lutte-piraterie-maritime-110634.html>. Le Conseiller spécial du Secrétaire général des Nations Unies, M. Jack Lang, avait déclaré en janvier 2011 que 90% des personnes arrêtées en mer étaient relâchées.

(*8) Pour la piraterie maritime: http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm

(*9) Loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire (M.B. 14 janvier 2010) et Loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime (M.B. 14 janvier 2010)



patrouilleur: 'artist impression' van de nieuwe patrouilleurs / 'artist impression' des nouveaux patrouilleurs (bron/source: Socarenam)

Nieuwe patrouillevaartuigen voor de Marine: van startschot tot bestelling

Op 11 mei 2012 keurde de ministerraad Investeringsplan voor Defensie en Veiligheid (PIDV) 2012-2014 goed. De vervanging van de drie huidige verouderde 'Ready Duty Ships' door twee nieuwe patrouillevaartuigen was voorzien in dit plan. Op 6 juli 2012 heeft de ministerraad groen licht gegeven om de verwervingsprocedure voor twee patrouillevaartuigen aan te vatten. Het bestek, opgesteld door de materieelbeheerder en de aankoopdienst, werd aan de geselecteerde werven overgemaakt op 31 augustus 2012. Een evaluatiecommissie bepaalde uit de offertes het beste voorstel in november 2012, waarna de ministerraad in december 2012 de Minister van Defensie de toelating gaf om de opdracht te gunnen.

De bestelbrief voor de twee patrouillevaartuigen werd uiteindelijk genotificeerd aan de Franse werf SOCARENAM SAS op 30 januari 2013 voor een bedrag van 26,6 miljoen euro. De werf telt ongeveer 200 gekwalificeerde werknemers en is gelegen in Boulogne-sur-Mer (FR). Het bedrijf heeft meer dan veertig jaar ervaring in het domein van de scheepsbouw.

Eind mei 2013 rondde de werf de gedetailleerde studie af. Ondertussen zijn al diverse bouwmaterialen en grote subsystemen besteld. Deze zomer begint de voorbereiding en samenstelling van de eerste structurele delen. In de herfst vangt het samenbouwen van deze afzonderlijke structuren aan. Begin 2014 wordt de romp van het eerste schip te water gelaten en kan de afwerking beginnen. In december vangt de bouw van het tweede schip aan.

Nouveaux patrouilleurs pour la Marine: du début à la commande

En date du 11 mai 2012, le plan d'investissement dans le domaine Défense et Sécurité (PIDS) 2012-2014 a été approuvé par le Conseil des Ministres. Le remplacement des trois 'Ready Duty Ships' obsolètes actuels par deux nouveaux patrouilleurs était prévu dans ce plan. Le Conseil des Ministres a donné le feu vert le 6 juillet 2012 pour entamer la procédure d'acquisition de deux patrouilleurs. Le cahier spécial des charges, rédigé par le gestionnaire de matériel et le service d'achat, a été envoyé aux chantiers sélectionnés le 31 août 2012. Les offres ont été minutieusement évaluées par une commission d'évaluation afin de déterminer la meilleure proposition. Début décembre 2012, le Conseil des Ministres a donné l'autorisation au Ministre de la Défense pour attribuer le marché.

La lettre de commande pour les deux patrouilleurs a finalement été notifiée au chantier français SOCARENAM SAS le 30 janvier 2013 pour un montant de 26,6 millions d'euros.

Le chantier composé d'environ 200 employés qualifiés est situé à Boulogne-sur-Mer et dispose de plus de 40 ans d'expertise dans le domaine de la construction navale.

Fin mai 2013, le chantier a terminé l'étude détaillée. Entretemps, divers matériaux et sous-systèmes principaux ont été commandés. La préparation et la composition des premières parties structurelles commencent cet été, suivi par l'assemblage de ces structures individuelles en automne. Début 2014, la coque du premier navire sera mise à l'eau afin d'effectuer la finition. La construction du deuxième navire commence en décembre 2013.

Missions:

Une des tâches de la Composante Marine est l'aide à la nation dans les domaines maritimes. Cette tâche se traduit d'une part en un nombre de missions de surveillance comme le contrôle de la pollution, la garde pêche, l'assistance à la surveillance pour la détection du trafic illicite et le soutien du Carrefour d'Information Maritime à la composition de l'image du trafic maritime. D'autre part, la Composante Marine est chargée de missions d'intervention comme l'engagement (armé) des patrouilleurs sous l'autorité des pouvoirs administratifs et judiciaires compétents. Ceci se passe dans le cadre des missions de surveillance mentionnées ci-dessus et des sauvetages en mer (par exemple en exécution du 'Plan Catastrophe Mer du Nord').





Opdrachten:

Eén van de taken van de Marinecomponent is het verzekeren van hulp aan de natie in de maritieme domeinen. Die taak vertaalt zich enerzijds in een aantal toezichtopdrachten zoals pollutiecontrole, visserijwacht, assistentie bij het toezicht voor de opsporing van illegale trafiek en ondersteuning van het Maritiem Informatiekruispunt bij de beeldopbouw van het maritieme verkeer. Anderzijds is de Marinecomponent belast met interventieopdrachten zoals (gewapende) inzet van de patrouillevaartuigen onder gezag van de bevoegde bestuurlijke en gerechtelijke overheid. Dit gebeurt in het kader van de hiervoor vermelde toezichtopdrachten en reddingsacties op zee (bijvoorbeeld in uitvoering van het 'Rampenplan Noordzee').

In het bijzonder zullen de patrouillevaartuigen ten dienste staan van een 'On Scene Commander' (OSC) en als ondersteuningsplatform dienen bij het opzetten van gecoördineerde controle- of reddingsacties op zee. De nieuwe patrouillevaartuigen zijn bovendien nodig bij het volbrengen van de federale taken betreffende het waarborgen van de veiligheid op zee in het kader van 'Maritime Security Operations' (MSO).

De hierboven vermelde taken vertalen zich voor de Marinecomponent in volgende definitie van het ambitieniveau: "Terbeschikkingstelling van één patrouillevaartuig (Ready Duty Ship) dat 24 uur op 24 beschikbaar is en dat binnen het uur kan afvaren". De twee patrouillevaartuigen zullen vanuit de marinebasis van Zeebrugge uitvaren en zullen ontplooid worden binnen de 'Exclusieve Economische Zone' (EEZ) van België en haar buurlanden.

De vaste bemanning zal bestaan uit personeel van de Marinecomponent. Indien nodig kan ook gespecialiseerd personeel van andere overheidsdiensten (Politie, Douane,...) inschepen.

Algemene technische specificaties:

- vorm: enkelrump in staal, bovenbouw in aluminium
- bemanning: max. 30 (12 vast + max. 18 ingescheept)
- lengte: 53,5 meter
- breedte: 9,5 meter
- diepgang: 3,19 meter
- waterverplaatsing: 500 ton
- snelheid: max. 21 knopen
- voortstuwing: 2 x MTU 2.880kW@2.050rpm
- elektrische productie: 3 x Caterpillar 156kVA
- autonomie: 9 dagen aan kruissnelheid
- sensoren: radars & observatiemodules (EO-IR)
- bewapening: 1 x '50' (op afstand bediend)
- 2 x Rigid Hull Inflatable Boat's (snelheid: max. 37 knopen)

En particulier, les patrouilleurs seront mis à la disposition d'un 'On Scene Commander' (OSC) et serviront comme plateforme de soutien pour le déploiement d'actions coordonnées de contrôles ou de secours en mer. En outre, les nouveaux patrouilleurs sont nécessaires à l'accomplissement des tâches fédérales concernant la garantie de la sécurité en mer dans le cadre de 'Maritime Security Operations' (MSO). Les tâches mentionnées ci-dessus s'expriment pour la Composante Marine dans la définition suivante du niveau d'ambition: "Mise à disposition d'un patrouilleur (Ready Duty Ship) disponible 24 heures sur 24 et pouvant appareiller dans l'heure". Les navires partiront de la base navale de Zeebruges et seront déployés dans la 'Zone Economique Exclusive' (ZEE) de la Belgique et ses pays voisins. L'équipage fixe se composera de personnel de la Composante Marine. Si nécessaire, du personnel spécialisé d'autres services publics (Police, Douane,...) pourrait être embarqué.

Spécifications techniques générales:

- forme: monocoque en acier, superstructure en aluminium
- équipage: max. 30 (12 fixe + max. 18 embarqués)
- longueur: 53,5 mètres
- largeur: 9,5 mètres
- tirant d'eau: 3,19 mètres
- déplacement: 500 tonnes
- vitesse: max. 21 nœuds
- propulsion: 2 x MTU 2.880kW@2.050rpm
- production électrique: 3 x Caterpillar 156kVA
- autonomie: 9 jours à vitesse de croisière
- senseurs: radars & modules d'observations (EO-IR)
- armement: 1 x '50' (commandée à distance)
- 2 x Rigid Hull Inflatable Boats (vitesse: max. 37 nœuds)



patrouilleur: 'artist impression' van de nieuwe patrouilleurs / 'artist impression' des nouveaux patrouilleurs (bron/source: Socarenam)





Andere belangrijke kenmerken:

- een boegschroef voor de manoeuvreerbaarheid
- een actief stabilisatiesysteem voor een optimaal zeegangsgedrag
- een maximaal zicht vanuit de brug (325°) voor de veiligheid en de beste opvolging van de maritieme operaties
- ruimte voor inscheping van een container om de multifunctionaliteit te verhogen
- een briefingzaal voor de voorbereiding en coördinatie van de operaties
- moderne cabines, uitgerust volgens recente ergonomische normen, voor een optimaal comfort van de bemanning
- een afvalwaterbehandelingsinstallatie die voldoet aan de strenge milieunormen

bron: 1LZ Claude Bultot, Ing (MRMP-N/P-QAR)

Mijnenjager M916 Bellis terug in Zeebrugge na opdracht van drie maanden in Noordzee

Op woensdag 29 mei is de mijnenjager M916 teruggekeerd naar zijn thuishaven Zeebrugge. Sinds begin februari maken schip en bemanning deel uit van het permanente NAVO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1 (Standing Nato Mine Countermeasures Group 1). Dit eskader heeft deelgenomen aan oefeningen en operaties waaronder 'Beneficial Cooperation', 'Snowwhite' en 'Joint Warrior' tijdens dewelke meerdere mijnen zijn ontdekt en vernietigd.

Opmerkelijk was het bezoek van het eskader aan IJsland, waar de kustwacht niet over de nodige middelen beschikt om mijnen te bestrijden. Dit was voor de Bellis een goede gelegenheid om te zoeken naar achtergebleven explosieven uit de tweede wereldoorlog, meer bepaald naar een mijnenveld. Het eskader heeft de springtuigen duidelijk in kaart kunnen brengen en de Bellis heeft er één van vernietigd.

Behalve de Bellis, bestond het eskader verder uit Poolse, Duitse, Nederlandse en Noorse schepen.

Autres caractéristiques importantes:

- propulseur d'étrave pour la manoeuvrabilité
- système de stabilisation actif pour une tenue à la mer optimale
- vue maximale de la passerelle (325°) pour la sécurité et le meilleur suivi des opérations maritimes
- espace pour l'embarquement d'un conteneur afin d'augmenter la multifonctionnalité
- une salle de briefing pour la préparation et la coordination des opérations
- cabines modernes, équipées selon les normes ergonomiques récentes, pour un confort optimal de l'équipage
- une installation de traitement des eaux usées répondant aux normes environnementales strictes

Source: 1LV Claude BULTOT, Ing. (MRMP-N/P-QAR)



M916 Bellis (foto/photo: Jorn Urbain)





links/à gauche: LDV Depierreux, rechts/à droite: LTZ Hellemans
(foto/photo: Jorn Urbain)

Nieuwe commandant voor A958 Zénobe Gramme

Op vrijdag 17 mei vond in de Brussels Royal Yachting Club de bevelsoverdracht van de A958 Zénobe Gramme plaats. De BRYC vervult voor het opleidingszeilschip de peterfunctie. Tijdens een militaire plechtigheid heeft divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, luitenant-ter-zee Christian Depierreux aangesteld als nieuwe commandant van het zeilschip. Hij volgt luitenant-ter-zee Christiaan Hellemans op, die sinds november 2009 het bevel over de Zénobe Gramme voerde.

Aan zijn commandoperiode houdt Christiaan Hellemans tal van mooie herinneringen over. Hij vermeldt hierbij het feit dat het schip in 2010 in zijn categorie de vijfde plaats behaalde in de Tall Ships Race, voor de race van Antwerpen naar Aalborg (DK), een traject dat de Zénobe Gramme toen in amper twee dagen heeft afgelegd. Ook het bezoek aan het Noord-Schotse onooglijke eilandje Fair Isle was memorabel. "Er wonen daar 69 mensen en duizend schapen", aldus Christiaan, "en men heeft er ons ongelooflijk goed ontvangen." Nog een hoogtepunt was de viering van het 50-jarig bestaan van de Zénobe Gramme. Dat gebeurde in 2011 tijdens het evenement Oostende Voor Anker. Zestien gewezen commandanten van het zeilschip waren daarbij aanwezig, waaronder Paul Benoidt, de allereerste bevelvoerder van het schip.



Le chasseur de mines M916 Bellis rentre à son port d'attache après trois mois de mission en mer du Nord.

Le mercredi 29 mai, le chasseur de mines M916 Bellis est retourné vers son port d'attache, Zeebrugge. Depuis début février, le navire et son équipage font partie de l'escadre permanente de l'OTAN en charge de la lutte contre les mines (SNMCMG1). Cette escadre a participé aux exercices et opérations dont 'Beneficial Cooperation', 'Snowwithé' et 'Joint Warrior' durant lesquels plusieurs mines ont été découvertes et détruites.

L'escadre de l'OTAN a notamment visité l'Islande dont la garde côtière ne dispose pas de moyens de lutte contre les mines. Ce fut l'occasion pour le M916 Bellis d'effectuer une recherche d'engins explosifs largués lors de la seconde guerre mondiale, et plus particulièrement un barrage de mines. L'escadre a pu clairement cartographier l'emplacement de ces engins et le M916 Bellis a détruit un de ceux-ci.

Des navires provenant de Pologne, d'Allemagne, des Pays-Bas et de Norvège ont composé cette escadre.

Un nouveau commandant pour le A958 Zénobe Gramme

Le vendredi 17 mai s'est déroulée, au 'Brussels Royal Yachting Club', la cérémonie de remise de commandement du A958 Zénobe Gramme. Le BRYC assure le parrainage du voilier et navire-école. A l'occasion d'une cérémonie militaire, l'amiral de division Michel Hofman, commandant de la composante Marine, a nommé le lieutenant de vaisseau Christian Depierreux comme nouveau commandant du voilier. Il succède au lieutenant de vaisseau Christiaan Hellemans qui, depuis novembre 2009, commandait le Zénobe Gramme.

De sa période de commandement, Christiaan Hellemans retiendra nombre de beaux souvenirs. Il mentionne notamment qu'en 2010, le navire a remporté la 5ème place dans sa catégorie à l'occasion du 'Tall Ships Race', sur la course Antwerpen - Aalborg (DK), un trajet que le Zénobe Gramme effectuera en à peine deux jours. De même qu'une visite mémorable à une île qui ne paie pas de mine située au Nord de l'Ecosse, 'Fair Isle'. "Ici vivent 69 personnes et milles moutons", raconte Christiaan, "et nous y avons été accueilli d'une manière incroyable." Encore un grand événement, fut l'anniversaire des 50 ans d'existence du Zénobe Gramme. Cela s'est produit en 2011 à l'occasion de l'événement 'Oostende Voor Anker'. Pas moins de seize anciens commandants du voilier étaient présents, parmi lesquels Paul



Luitenant-ter-zee Hellemans wordt nu directeur van het Informatiecentrum van Defensie in Antwerpen. De Zénobe Gramme ondergaat momenteel een onderhoudsperiode in de scheepslods van de marinebasis in Zeebrugge. In de zomervakantie gaat het schip gedurende ruim een maand op zee ten behoeve van de jongerenstages van Defensie

Benoidt, le tout premier commandant du navire.

Aujourd'hui, le lieutenant de vaisseau Hellemans reprend les fonctions de directeur du centre d'information de la Défense à Antwerpen. Le Zénobe Gramme se trouve en ce moment dans une période d'entretien dans le hangar à navires de la base navale de Zeebrugge. Durant les vacances d'été, le navire naviguera un bon mois au profit des stages de la Défense organisés pour les jeunes.



(foto/photo: Jorn Urbain)

A960 Godetia terug in Zeebrugge na meer dan drie maanden langs West-Afrikaanse kust

Op 8 mei keerde het commando- en logistiek steunschip A960 Godetia terug naar zijn thuishaven Zeebrugge na een opdracht van ruim drie maanden in West-Afrika. De Godetia heeft er deelgenomen aan Africa Partnership Station (APS). Dit is een internationaal initiatief van de Amerikaanse marine en haar

Le A960 Godetia rentre à Zeebrugge après plus de trois mois au large des côtes ouest africaines

Le 8 mai, le navire de commandement et de soutien logistique Godetia a accosté dans son port d'attache de Zeebrugge après une mission de plus de trois mois en Afrique occidentale. Le Godetia a notamment participé au programme APS (Africa Partnership Station). Il s'agit d'une initiative internationale de la marine américaine et de ses partenaires européens, avec l'objectif d'améliorer la sécurité maritime en Afrique. Des entraînements communs entre les nations côtières du Golfe



(foto/photo: Daniël Orban)





(foto/photo: Daniël Orban)

Europese partners, met als doel de maritieme veiligheid in Afrika te verbeteren. Tijdens gemeenschappelijke trainingen met kustnaties uit de Golf van Guinee konden de marines van die landen hun vaardigheden op vlak van veiligheid tijdens internationale navigatie aanscherpen.

Tijdens het tweede deel van zijn zending heeft de Godetia actief deelgenomen aan MCB (Maritime Capability Building Benin). Stagiairs van de Beninse marine zijn op de Godetia ingescheept voor een diepgaande vorming in het domein van maritieme veiligheid.

In de marge van deze zending heeft de bemanning van de Godetia ruim 200 kubieke meter hulpgoederen afgeleverd in Senegal, Benin, Congo en Gambia. Dit materiaal was afkomstig van verschillende NGO's.

ENS-campagne : ontmoeting met l'Ecole Navale Française'

Een delegatie van l'Ecole Navale Française heeft een ontmoeting gehad met korvetkapitein Peter Ramboer, commandant van onze nautische school (ENS). Dat gebeurde tijdens een aanlegperiode in de haven van Brest (FR), in het kader van de lentecampagne met de Narcis, Primula en Stern. Bedoeling was om de mogelijkheid tot een Frans-Belgische samenwerking te onderzoeken. Men zocht synergieën in verschillende aspecten van de vorming. Ook het inschepen van Belgische leerlingen op een Frans schoolschip was een agendapunt.

de Guinée ont aidé les marines de ces pays à se responsabiliser dans le domaine de la sécurité de la navigation internationale.

Durant la seconde partie de sa mission, le Godetia a activement pris part au Maritime Capability Building Benin (MCB) où des aspirants marins béninois ont embarqué afin de suivre une formation approfondie dans tous les domaines de la sécurité maritime.

En marge de ces missions, l'équipage du Godetia a livré plus de 200 m³ de matériel humanitaire offert par différentes ONG au Sénégal, au Bénin, au Congo et à la Gambie.



(foto/photo: Daniël Orban)





toespraak vice-admiraal Ectors / discours du vice-amiral Ectors
(foto/photo: Hubert Rubbens)

Herdenking 14-18 en vernieuwde marinezaal in Koninklijk Legermuseum

Op vrijdag 19 april hing er een zweem van zeelucht in het KLM. De Sectie Marine en de vzw 'De vrienden van de sectie Marine' openden officieel de vernieuwde marinezaal in de grote hall met daarin nu een deel gewijd aan de periode 14-18. Admiraal Ectors, deken van de Marine, knipte persoonlijk het driekleurige lint door. Daarmee was de eerste tentoonstelling in het kader van de herdenking van de Grote Oorlog open voor het publiek. Die herdenking zal doorlopen tot in 2018.

Bij het begin van de honderdste verjaardag van de Eerste Wereldoorlog, is het belangrijk te tonen dat er een Belgische vloot op zee bestond waarvan de deelname aan het conflict voor velen nog onbekend is. Tot eind augustus kan de bezoeker terecht in een tijdelijke tentoonstelling waar hij een bladzijde uit de geschiedenis van de Belgische Marine tijdens de Grote Oorlog kan terugvinden. We vermelden hier alvast dat er de komende vier jaar een hele reeks andere plechtigheden betreffende 14-18 zullen worden georganiseerd, op diverse plaatsen vanaf Gent tot aan de IJzer.

19 april begon met een persconferentie, bijgewoond door talrijke journalisten. Zij zullen naast de info over het museum ook het verschijnen melden van een boek, geschreven door Freddy Philips. Het onderwerp werd voorheen nooit of zeer weinig behandeld: het wedervaren van onze schepen en zeelui, zowel burgers als militairen, tijdens de Grote Oorlog. Dit originele werk komt net op tijd ter beschikking voor de herdenking; het schrijven ervan vergde van de auteur meerdere jaren van historische en iconografische opzoekingen. De verschillende

Campagne ENS: rencontre avec l'Ecole Navale Française

A l'occasion d'une escale à Brest, programmée dans le cadre de la campagne de printemps de l'ENS (Narcis, Primula et Stern), une délégation de l'Ecole Navale Française a rencontré le Capitaine de corvette Peter Ramboer, Commandant de notre Ecole Nautique, afin de faire le point sur les possibilités de collaboration franco-belge. Des synergies seront recherchées dans les différents domaines de la formation du personnel et des embarquements d'élèves belges sur les bâtiments école français ont également été envisagés.

Commémoration 14-18 et la nouvelle salle marine au Musée Royal de l'Armée

Ce vendredi 19 avril le MRA fut parfumé d'embruns iodés, la section marine et l'asbl les Amis de la Section Marine ont ouvert officiellement au public la salle 14-18 Marine, sise dans le Hall de l'AE LR. Pour cette occasion l'Amiral Ectors a coupé le ruban tricolore inaugurant l'exposition dédiée au centenaire de la guerre 14-18, une célébration qui se prolongera jusqu'en 2018. A la veille du centième anniversaire de la première guerre mondiale, il était important de signaler à tous la présence en mer de la flotte belge car sa participation est encore fort méconnue du grand public. Jusqu'au fin août, le visiteur de la salle marine, peut découvrir une exposition temporaire qui ouvre une page sur l'histoire de la marine belge durant la Grande Guerre. Sachons qu'une série de cérémonies seront organisées durant ces quatre années dans les endroits dédiés à la guerre 1914-1918 de Gand à l'Yser.

C'est par une conférence de presse que débute la cérémonie où de nombreux journalistes feront le relais de l'information muséologique mais aussi de la parution d'un livre écrit par Freddy Philips, traitant d'un sujet fort peu vu jamais traité auparavant: nos navires et marins militaires et civils durant la Grande Guerre. Ce sujet original paraît juste à propos à la veille du centenaire de la guerre 14-18, la rédaction de cet ouvrage aura pris à son auteur plusieurs années de recherches tant historiques qu'iconographiques. Les différents chapitres du livre traitent de la période d'avant-guerre, de la période de confrontation et enfin de l'après-guerre. L'ouvrage aborde aussi le contexte économique et politique, il développe le rôle joué par les malles, les voiliers écoles et navires marchands. L'ensemble est richement illustré par des documents et iconographies originales issues de la collection personnelle de l'auteur. La parution de cet ouvrage est due à un partenariat entre les éditions Lannoo et le Musée Royal de l'Armée et se trouve disponible dans les deux langues au 'shop muséum' du Musée Royal de l'Armée.

Notons que tout ceci est le fruit récolté par la plus petite





hoofdstukken behandelen zowel de periode voor de oorlog, als tijdens het conflict en erna. Men vindt er ook de economische en politieke context terug en een uitvoerige beschrijving van de rol die de mailboten, de schoolschepen en de koopvaardij hebben vervuld. Het geheel is rijkelijk geïllustreerd met documenten en originele prenten uit de persoonlijke verzameling van de schrijver. Het boek, uitgegeven in beide landstalen, is het resultaat van een samenwerking tussen uitgeverij Lannoo en het Koninklijk Legermuseum. Het is in beide landstalen verkrijgbaar in de shop van het museum.

De vernieuwde marinezaal is het resultaat van de inzet van de kleinste sectie van het KLM, die, beetje bij beetje sinds achttien jaar, haar plaats binnen de muren van het museum heeft verworven, meestal met veel minder middelen dan de andere componenten. In 1995 werd de vzw 'De Vrienden van de sectie Marine' opgericht met hulp van de staf, toen geleid door divisieadmiraal Michel Verhulst, onder het voorzitterschap van flottieljeadmiraal Daniel Geluyckens en enkele 'anciens van de Zeemacht'. Vergeten we ook niet dat het jacht Avila van wijlen koning Boudewijn en de riviervedette P903 Meuse werden overgebracht naar de driehoekige koer. Deze twee schepen zullen de basis vormen voor de verdere werking van de sectie Sectie Marine.

Michel Verheyden

Twintig toekomstige collega's aan boord van mijnenjager Narcis

Op 24 april waren twintig kandidaten voor een job bij de Marine te gast in de marinebasis van Zeebrugge. Ze scheepten in op de mijnenjager M923 Narcis en gingen een dag op zee. Deze rekruteringsvaardagen zijn een unieke kans om het leven aan boord van een militair schip aan den lijve te ondervinden. Alle departementen openden hun deuren en de kandidaten waren getuige van een flink aantal oefeningen. Ook voor het marinepersoneel was dit een geslaagde dag. Men heeft immers vanop de werkvloer ervaringen kunnen delen met de toekomstige collega's.



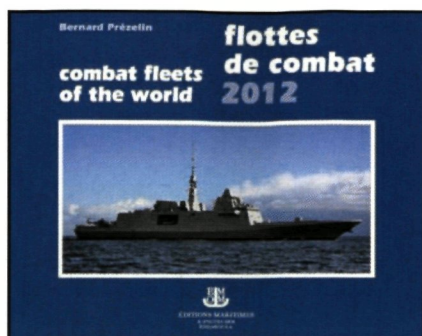
*de tijdelijke tentoonstelling 14-18 / l'expo temporaire 14-18
(foto/photo: Hubert Rubbens)*

section du Musée Royal de l'Armée, qui pas à pas depuis 18 ans a gagné sa place dans les murs du Musée, le plus souvent avec des moyens bien moindres que les autres composantes. En 1995, avec l'aide de l'état-major, alors sous le commandement de l'amiral de division Michel Verhulst, fut créée l'asbl les Amis de la Section Marine sous la présidence de l'amiral de flottille Daniel Geluyckens et de quelques anciens de la ZM FN. Sans oublier l'arrivée dans la cour Triangulaire du patrouilleur fluvial Meuse P903 et de l'Avila, le yacht de feu le roi Baudouin. Ces deux navires formeront la base de la nouvelle Section Marine.

Michel Verheyden

Vingt candidats embarquent à bord du chasseur de mines Narcis

Ce 24 avril, une vingtaine de candidats pour un job à la Marine se sont présentés à la base navale de Zeebrugge, où ils ont embarqué à bord du chasseur de mines BNS Narcis. Durant cette expérience unique, ces jeunes ont pu découvrir la vie réelle à bord d'un navire. A cette occasion, tous les départements ont ouvert leur porte et les jeunes ont pu assister à un grand nombre d'exercices. Ce fut une journée très réussie lors de laquelle le personnel de la composante Marine a pu partager son expérience de terrain avec leurs 'futurs collègues'.



Flottes De Combat 2012 (Combat Fleets of the World 2012)

- auteur: Bernard Prézélin (kapitein-ter-zee in de reserve)
- uitgever: Editions Ouest-France, CS 26339, 35063 Rennes Cedex, Frankrijk
- ISBN: 2737350212
- e-mail: presse@edilarge.fr
- pagina's: 1470
- formaat: 270 x 220 x 72 mm.
- uitvoering: gebonden – hardback met mooie omslag in kleur
- gewicht: 4.280 gram
- kostprijs: 220 euro + verzending

'Flottes de Combat', voor de eerste maal verschenen in 1897, is samen met het Britse 'Jane's Fighting Ships' het oudste maritieme naslagwerk ter wereld, met als onderwerp de oorlogsvloten wereldwijd. Het betreft hier vanzelfsprekend uitsluitend de eenheden in dienst of in aanbouw op het ogenblik van verschijnen. U kunt hierin bijvoorbeeld geen schepen uit de tweede wereldoorlog vinden. Huidige versie is reeds de 56e op rij en is opnieuw een extra lijvig en fraai naslagwerk over alle marines ter wereld. Sinds 2006 wordt dit werk volledig in kleur uitgegeven. Met een dikte van meer dan zeven centimeter en met een omvang van bijna 1.500 pagina's heeft men wel de maximum omvang bereikt.

De onmisbare index met alle schepen alfabetisch is behouden maar een bijkomende index met de rompnummers is spijtig genoeg gesneuveld door de dikte van het boek. De lijst van de 172 landen begint alfabetisch met "Afrique du Sud" en eindigt met "Zimbabwe".

Alle aspecten komen hier aan bod met naast hun beschrijving ook foto's van de verschillende types oorlogsschepen, bewapening, gedetailleerde tekeningen, snelheid, motorvermogen, waterverplaatsing, bemanning, actieradius, enz... Tevens wordt veel aandacht besteed aan de vliegtuigen en helikopters die hieraan verbonden zijn.

Boeken / Livres

Het is uitsluitend de auteur die ervoor zorgt dat alle gegevens om de twee jaar worden geactualiseerd, een immense en bijna onmenselijke opdracht voor één enkele persoon. Ondanks veel goede wil en inspanningen van Bernard Prézélin was er deze keer een vertraging waardoor de voorziene 2010-editie werd verschoven en vervangen door de huidige van 2012. De volgende uitgave is gepland voor eind oktober 2014.

Het boek is vooral nuttig voor de Franse Marine (Marine Nationale), haar verschillende interne en externe diensten, Franse en internationale scheepswerven, de gespecialiseerde pers, historici en uiteraard ook voor de echte 'ships lovers' van over de ganse wereld, die steeds met spanning naar een nieuwe uitgave uitkijken. Met ongeveer 5.600 foto's, waarvan 4.500 nieuwe en 119 schema's over marinestrijdkrachten van 172 landen is dit werkelijk een uitzonderlijk en indrukwekkend marine-vademecum. Op het einde van het boek vindt u de specifieke vlaggen van de oorlogsvloten, die niet noodzakelijk gelijk zijn aan de nationale vlag, zie onder andere België.

Er is vooraan een 'addendum' voorzien, dat weergeeft hoeveel aanpassingen, wijzigingen en besparingen er zelfs op een zeer korte periode (van 17 september t.e.m. 8 november 2012) werden doorgevoerd, en die allemaal moeten worden verwerkt.

Op dit ogenblik zijn de volgende acht marines de belangrijkste ter wereld:

- Verenigde Staten van Amerika: 3.200.000 T
- Rusland: 1.040.000 T
- China: 920.000 T
- Japan: 390.000 T
- Verenigd Koninkrijk: 380.000 T
- Frankrijk: 305.000 T
- Indië: 255.000 T
- Italië: 145.000 T

China doet er alles aan om in de toekomst Rusland voorbij te steken. Door de economische crisis en de vele besparingen is de Royal Navy gedaald tot de vijfde plaats en voorbijgestoken door Japan tegenover 2008. Bij de Royal Navy zijn alle ogen gericht op de bouw van de twee immense vliegdekschepen, Ro8 'Queen Elizabeth' en Ro9 'Prince of Wales'. Het zijn de grootste oorlogsschepen ooit gebouwd voor de Royal Navy. Ro8 is gepland voor 2016 en Ro9 voor 2020. Deze CVF's (Carrier Vessels Future) zijn 284 meter lang en elk goed voor 65.000 T. Van de zes Daring-destroyers zijn er reeds vier in effectieve dienst tot grote tevredenheid van de admiraliteit door hun uitstekende prestaties. De twee laatste treden dit jaar in dienst.

De US Navy heeft uiteraard ook erg te kampen met de budgettaire beperkingen om alle voorziene schepen op tijd te bouwen. De drie 'vliegdekschepen van de 21e eeuw' zouden in principe in de periode 2015-2027 in dienst moeten treden. Van het eerste schip CNV78 Gerald R. Ford, is de kiellegging gebeurd op 14 november 2009. Het zijn gigantische schepen van 100.000 ton en een lengte van 333 meter. In de jaren 2010, 2011 en 2012 samen zijn er wel vier atoomduikboten van de type Virginia (7.800 ton - 115 m) en vijf DDG destroyers van 9.000 T en 155 m lang in dienst gesteld van de Navy. Er is ook een erg duur programma in ontwikkeling van drie reuzendestroyers van 14.500 ton en 185 m lang en opnieuw uitgerust met 2 stukken geschut van 155 mm. Het eerste schip is de DDG 1000 'Elmo Zumwalt' met een zeer revolutionair silhouet.

Rusland heeft in oktober 2012 een nieuwe grote atoomduikboot in dienst gesteld: SSBN 'Yuriy Dolgoruki' met een waterverplaatsing van 19.400 ton, 170 meter lang en uitgerust met geleide wapens en torpedo's. Op verschillende scheepswerven in Rusland zijn er een aantal fregatten en

korvetten in aanbouw. De Russische Marine heeft in Frankrijk twee bevoorradings- en commandoschepen van het type 'Mistral' besteld. De kiellegging is voorzien voor dit jaar in St.Nazaire. De namen zijn reeds bekend: 'Vladivostok' en 'Sevastopol'. Wat een verschil met de Koude Oorlog!

Bij de Chinese Marine is uiteindelijk het ex-Russische vliegdekschip 'Varyag' in dienst gesteld als '16 Liaoning'. De kiellegging in Rusland vond plaats in 1985. Het schip is 304 meter lang, voor 65.000 ton. De Chinese marine beschikt in totaal over 66 duikboten allerhande, 25 destroyers met geleide wapens en meer dan vijftig fregatten. De bouw van marineschepen gaat in China onverminderd voort.

Voor de Franse Marine Nationale ziet de toekomst er zeker prima uit door onder andere de nieuwe prachtige grote destroyers D620 'Forbin' en D621 'Chevalier Paul'. Deze schepen worden door Frankrijk omschreven als 'Frégates de défense Aérienne' en traden respectievelijk in oktober 2010 en juni 2011 in dienst. Tussen 2017 en 2027 is in Frankrijk de bouw gepland van zes duikboten van het type Barracuda. Op de cover van het boek prijkt trouwens D650 'Aquitaine', die in juli 2013 in dienst zal treden na de nodige proefvaarten en testen. Het is het eerste in een reeks van 11 FREMM (frégates multi missions), zwaar bewapende vaartuigen van 6.000 ton van 142m lang en met heli. Het derde landingsschip type 'Mistral' de L9015 'Dixmude' is op 25 juli 2012 officieel in dienst getreden van de Marine Nationale. Zie ook commentaar over Rusland. Met een waterverplaatsing van 21.500 ton voor een lengte van 200 meter zijn dit zeer succesvolle schepen die voor de meest uiteenlopende opdrachten en operaties zijn uitgerust.

Ik denk zodoende al een voorproef te hebben geleverd van wat u zoal mag verwachten, tenzij u reeds in het bezit bent van een vorige uitgave en de kwaliteit ervan kent.

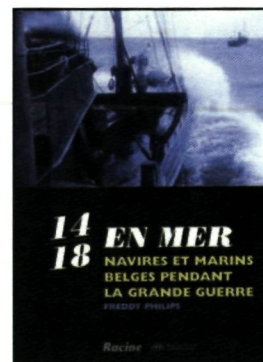
'Flottes de Combat 2012' besteedt natuurlijk ook de nodige aandacht aan de Belgische Marine in de vorm van zes pagina's en 25 foto's. We vinden er de twee zeer degelijke fregatten, overgenomen van de Nederlandse Marine, F930 Leopold I en F931 Louise-Marie, beiden tiptop onderhouden en aangepast waar nodig. Dit alles in samenspraak en de beste verstandhouding met de Nederlandse Marine. Data: 3.300 T - 123 m lang - gelukkig ditmaal met helikopter en hangar, wat een belangrijke vereiste was. Het boek toont ook zes mijnenjagers van het type 'tripartite', die constant worden aangepast en gemoderniseerd. Vanzelfsprekend zijn er nog enkele eenheden zoals het steunschip A960 Godetia, het hulpschip A963 Stern, verschillende slepers en nog wat kleinere vaartuigen.

Ik sluit deze bespreking graag af met de persoonlijke vaststelling dat het hier gaat om een zeer degelijk en gedetailleerd boek, waaraan de eigenaar héél veel en héél lang lees- en kijkplezier zal beleven. Het is een echte aanrader tegen een voor een dergelijke publicatie zeer aanvaardbare prijs.

Louis Van Cant

14-18 en mer Navires et marins belges pendant la Grande guerre

- auteur: Freddy Philips
- éditeur: Racine
- ISBN: 978 94 014 0859 2
- pages: 208
- dimensions: 21 x 26 cm.
- Prix: 29,90 €



Ce livre retrace l'histoire souvent méconnue, de navires et marins belges pendant la Première guerre. En un passionnant descriptif, sont abordés de façon détaillée, le contexte politique et économique de cette époque conflictuelle, le rôle joué par nos malles, par nos voiliers-écoles et navires marchands. Sans oublier le fonctionnement de nos ports de mer et de nos voies de navigation intérieures, les événements dans notre ancienne colonie ou les actes d'héroïsme de nos marins-pêcheurs.

Et de relater aussi la carrière des soixante-neufs navires marchands belges et leurs équipages qui se perdirent corps et biens. C'est assurément en mer que se forgèrent la victoire globale des Alliés et l'échec de l'Allemagne.

Cette étude très élaborée et richement illustrée, est le résultat d'années de recherches et de collation d'informations puisées à de multiples sources. Elle constitue sans aucun doute un ouvrage de référence pour tous ceux qui sont passionnés par la Grande Guerre et notre histoire maritime.

14-18 op zee Belgische schepen en zeelui tijdens de Grote oorlog

- auteur: Freddy Philips
- uitgever: Lannoo
- ISBN: 978 94 014 0528 7
- pagina's: 208
- afmetingen: 21 x 26 cm.
- kostprijs: 29,90 euro



'1914-1918 op zee' vertelt het vaak onbekende verhaal van de Belgische schepen en zeelui tijdens de Eerste Wereldoorlog. Het is een boeiend en gedetailleerd relaas van het wedervaren van onze mailboten, school- en koopvaardij schepen. Ook de heldendaden van de vissersgemeenschap en de rol van onze havens en de binnenwateren komen uitgebreid aan bod.

Naast de algemene politieke en economische situatie voor, tijdens en na de Grote oorlog, wordt ook aandacht besteed aan de gebeurtenissen in onze kolonie. Ook de geschiedenis van de 69 Belgische koopvaardij schepen en hun bemanningen, die met man en muis vergingen, beschrijft de auteur in detail. Het is op zee dat de eindbeslissing over de overwinning viel van de één... en de mislukking van Duitsland.

Dit uitvoerig gedocumenteerd en geïllustreerd boek is de neerslag van jarenlang onderzoekswerk en nauwkeurige verzameling van gegevens. Het is het ultieme naslagwerk voor al wie geboeid is door de Grote Oorlog en ons maritieme verleden.

Leden weldoeners

Membres bienfaiteurs

ACKX M. Eerste meester-chef (b.d.) - ZWEVEGEM
 ADRIAENSSENS A. - Opperreester - TIELRODE
 ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
 ANDRIES J.-M Opperreester-chef (b.d.) - BRUGGE
 ANGILLIS D. Vaandrig ter Zee - OOSTENDE
 ANRIJS H. Capitaine de frégate (RHR) - Waterloo
 ARRIGHI D. 1e Matroos (R) - SINT-STEVEN'S-WOLUWE
 ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines -
 MERVERGNIES-LEZ-LENS
 BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 BASTIN B. - GREZ-DOICEAU
 BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
 BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
 BELLEMANS M. Korvetkapitein (R) - NINOVE
 BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
 BERGEZ J. Fregatkapitein - ST. ANDRIES
 BEUGNIES P. - GENLY
 BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN
 BEUSELINCK T. - OOSTENDE
 BEYAERT J. - BRUXELLES
 BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
 BOECKMANS R. - AUDERGHEM
 BOGAERT M. - ANTWERPEN
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONABOT J. Maitre Principal (e.r.) - BRUGGE
 BOTS G. Kwartiermeester (b.d.) - DE HAAN
 BOURLET G. Opperreester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
 BOUSSE J.P. Eerste kwartiermeester-chef - OOSTENDE
 BROUTA G. - SAMBREVILLE
 BRUNEEL Ch. 1ste Meester-chef - ASSEBROEK
 BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESELARE
 BRUYNEEL H. - OOSTENDE
 CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
 CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - WATERLOO
 CHASSEUR R. - BRUXELLES
 CLAREMBEAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
 CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 CLERINX R. Vaandrig-ter-zee tweede klasse - BORGLOON
 CLYBOUW L. Opperreester - OOSTENDE
 COLLA E. - CLAVIER
 (†) COLLETTE J-M Maitre Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE
 COLONVAL C. Luitenant-ter-zee 1e klasse - SIJSELE
 CONDES G. - HAMME
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER
 COOMAN W. Korvetkapitein (R) - HALLE
 Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
 COURTENS F. Maitre Principal (e.r.) - OOSTENDE
 COVELIERS J. - KNOKE-HEIST
 CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYVERS M. - BLANKENBERGE
 CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN
 DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
 DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 DAMMAN L. Korvetkapitein - KOEKELBERG
 DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE
 DE BEURME J. Kapitein-ter-zee - ST. LAUREINS
 DE BIE R. - BRUXELLES
 DE BIE W. - DWORP
 DE BODE R. Korvetkapitein - ERPE-MERE
 DE BRUYCKERE B. - KNOKE-HEIST
 DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
 DE COCK Ph. Fregatkapitein SBH - BRUGGE
 DE COOMAN P. - BRUXELLES
 DE FAYS P. - BRUXELLES
 DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
 DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN
 DE JONGHE W. Kartiermeester mil. (b.d.)
 DE KIMPE E. Matroos mil. (b.d.) - RUPELMONDE
 DE LANGHE M. - BREDENE
 DE MAESSCHALCK L. Korvetkapitein - OOSTKAMP
 DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - BRUGGE
 DE RAEDEMAER F. Capitaine de corvette (R) - DE HAAN
 DE RYCKE D. - TURNHOUT
 DE SCHEEMAER H. Opperreester (b.d.) - KORTRIJK
 DE SCHEEMAER J. - BRUGGE
 DE TROYER D. - 1e Sergeant - BREDENE
 DE VALKENEER F. - WATERLOO
 DE VLEESHAUWER L. erefregatkapitein (R) - ST. GENESIUS-RODE
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DE WACHTER W. - BORGERHOUT
 DEBAISIEUX G. Meester (b.d.) - FRAMERIES
 DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
 DEGRAER P. Fregatkapitein - GRIMBERGEN
 DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WETTEREN
 DELAFONTEYNE K. Luitenant ter zee 1e klasse (R) - BRUGGE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
 DELSARTE F. - FONTAINE-L'EVEQUE
 DEMAÏN F. - FONT-L'EVEQUE
 DENAUW J.-L. 1e Maitre Chef - SNELLEGEN
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESMET A. - OOSTENDE
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DEWAEGEMAER A. 1e Corporaal Chef - BRUGGE
 DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 DOCKIER R. Eerste Matroos milicien - HOEVENEN
 DONCKERS H. - BRUGGE
 DUBOIS G. Eerste Kwartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG
 DUHOUX J.-M. - ST- SAVIN
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. Meester (R) - GENT
 DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE
 DUSAUCOIS J.C. - LESSIVES
 ECTORS M. Vice-admiraal - HOFSTADE
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
 EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
 FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
 FLORE S. Eerste kwartiermeester-chef - AARTRIJKE
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 GEERINCKX J. - KNOKE-HEIST
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
 GHEYSENS G. - DILBEEK
 GILLET A. - LANQUESAINT
 GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM
 GREGOIRE C. - WATERLOO
 GROESEMAM M. - Capt CRCM - IXELLES
 HACHA Ch. - HERENT
 HAP V. Kapitein-ter-zee SBH - ASSEBROEK
 HAVERALS E. Opperreester-chef (b.d.) - KNOKE HEIST
 HEDONT M. - CUESMES
 HEEREN G. Flottieljeadmiraal - BRUGGE
 HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS CH. Luitenant-ter-zee - WILRIJK (ANTWERPEN)
 HELLEMANS M. Vice-admiraal (b.d.) - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERSENS M. - HERENT
 HOFMAN M. Divisieadmiraal - OOSTENDE

HOLSBOER J. - BRUXELLES
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE
HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
HOUSSEAU DE LEHAIE C. Lieutenant de vaisseau de première classe (b.d.) - MONS
HUYGHE M. - ANTWERPEN
HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHR - ERWETEGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDSIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JANSSENS P. Korvetkapitein (R)- KAPELLEN
JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
KARPEZ M. Oppormeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
KOOISTRA A. - BRUGGE
LAJOUS M.H. - PONT-A-CELLES
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAMEERE P. Eerste meester-chef - ELLEZELLES
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LE HARDY DE BEAULIEU J.L. VCTE - GOSSELIES
LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LEYE J. - 1ste Kwartiermeester-chef - OOSTENDE
LIENART J.C. Capitaine de vaisseau (hre) (e.r.) - OOSTENDE
LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE
LEULIER J. Capitaine de Frégate (hre)- TOURNAI
LURQUIN-BODENGHEN J. - BRUXELLES
MAERTENS R. - Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
MAES F. Erevandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MANDERLIER P. Capitaine de frégate BAM - GENT
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MASQUELIN J. - BRUXELLES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MATTON R. - Kolonel MED (b.d.) - OOSTENDE
MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
MEULEMANS - GEEL
MEYERS P. Eerste-meester-chef (b.d.) - DE PANNE
MEYERS S. BRUGGE-ASSEBROEK
MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
MICHIELSENS M. Ere Oppormeester-chef - ST. ANDRIES
MICHIELSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
MORRIS J. - Lieutenant de vaisseau de première classe - SIJSELE
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT - KEMPEN
NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
POST D. - SCHOTEN
PARIS Th. Capitaine de frégate - WOLUWE-ST. PIERRE
PEARSE M. - BRUGGE
PEDE R. Oppormeester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM
PEIRE M. Adjudant-chef - NIEUWMUNSTER
PELS A KTLO - ANTWERPEN
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PETERS R. (b.d.) ATHUS
PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
PIRLET D. Enseigne de vaisseau (R) - BASTOGNE
PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
POULLET E. Vice-amiral (b.d.) - SINT-KRUIS
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
PYNNOO J.-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitain (b.d.) - SNELLELEGEM
RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARLON
RASQUIN R. - BRUXELLES
REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee SBH - BAARDEGEM
ROOVERS O. Oppormeester (b.d.) - HOBOKEN
ROSIER J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
ROTSAERT J. (b.d.) GENT
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SABBE M. Eerste meester-chef - LEFFINGE
SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE
SCHLEUSNER S. - BRUSSEL

SCHOONVLIET A. 1ste Meester-chef (b.d.) - HOVE
SCHOTTE G. Korvetkapitein - BRUGGE
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SEGBERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE
SEYNAEVE C. - OOSTENDE
SIMOENS C. Meester - BRUGGE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
SOETENS Y. Capitaine de frégate (b.d.) - OOSTENDE
STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE
STEVENS-DEWILDE J.Cl. - SINT IDESBALD
STIENNON D. Maître-chef (e.r.) - HEIST-AAN-ZEE
STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-STEVEN-WOLUWE
STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SUYS S. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK
TABURY L. Maître Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THAS J. - WAASMUNSTER
THIBAUT de MAISIERS C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
TRUYENS L.-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
VAN BRANDE F. 1e Maître Chef - WATERLOO
VAN BUSSEL M. Fregatkapitein MAB (b.d.) - GENT
VAN CLEVEN M. Korvetkapitein - DEERLIJK
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
VAN DE VYVER I. - SCHOTEN
VAN DE WALLE B. - Capitaine de frégate (R) - CONCARNEAU (FR)
VAN DEN BOSSCHE P. Matroos Milicien - MECHELEN
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BROELE E. Luitenant-ter-zee (R) - LOKEREN
VAN DEN BULCK P. Erekapitein-ter-zee - ANTWERPEN
VAN DEN STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN
VAN DEN STEENE W. - Luitenant-ter-zee eerste klasse (R) - MECHELEN
VAN DURME M. Meester-chef - EEKLO
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VAN IMSCHOOT J. Fregatkapitein (b.d.) - GISTEL
VAN NECK D. - AALST
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEN
VAN SPRANG J. - GENT
VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN
VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE
VANDER BEKEN C. Capitaine de Frégate (R) - BRUXELLES
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Kapitein-ter-zee - BOVEKERKE
VANTORRE A. - OOSTENDE
VERELST J. Oppormeester (b.d.) - BORGERHOUT
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN
MORTSEL
VERHELST L. Oppormeester - SINT-ANDRIES
VERHEYEN J. Adjudant-majoor (R) - LIER
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
VERMEERSCH R. - SINT-ANDRIES
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTREPEN W. Ereluitenant ter zee 1e klasse - ANTWERPEN
VINCENT C. - LIEGE
VLEMINCKX A. - BRUXELLES
VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
WEIKMANS M. Maître principal (e.r.) - RIXENSART
WERQUIN R. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
WISNIEWSKI F. - MARCINELLE
WOUTERS C. - BRUGGE
WOUTERS M. - BREDENE
WEYNSBERGHE J. Luitenant-Kolonel Med. - SINT-KRUIS
YACHT CLUB DE LA HAUTE Sambre - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Lijst afgesloten op 17 mei 2013 - Liste clôturée à la date de 17 mai 2013



NAVY DAYS

6-7 JULI 2013

Marinebasis Zeebrugge

0800 3.3348
www.mil.be

DE MARINE:
EEN BOEIENDE WERELD, GEDREVEN ZEELIEDEN.